OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL i TRANSPORT MORSKI

BULLETIN	BULLETIN	MITTEILUNGEN
of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 30 kwietnia 1939 r.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski**
Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VIII | GDYNIA, 30 kwietnia 1939 r. | NR 8

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju półr. 9 zł, za granicą 15 zł **Konto P. K. O. Nr 803.168.** — Cennik ogłoszeń na żądanie.

POMORZE I GDYNIA WOBEC ZADAŃ DOBY OBECNEJ

Przemówienie Pana Prezesa St. Tora na Plenarnym Zebraniu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w dniu 20 kwietnia 1939 roku.

Dzisiejsze Plenarne Zebranie odbywa się w warunkach, w których nasza uwaga zaabsorbowana jest w wielkim stopniu wydarzeniami na terenie międzynarodowym. Jest — zdaje się — zrozumiałym, iż w tych warunkach muszę odstąpić od dotychczasowego zwyczaju omawiania wyłącznie zagadnień gospodarczych, dotyczących przede wszystkim naszego okręgu.

Niewątpliwie chwila dzisiejsza przypomina w pewnym stopniu nastroje, w jakich obradowaliśmy w tej sali 1 października ub. roku, gdy dotarła do nas pomyślna wieść o powrocie Śląska Zaolziańskiego. Powstało wówczas dla naszego portu nowe zadanie należytego obsłużenia bogatego rejonu zaolziańskiego. Na mocy informacyj, jakimi Izba rozporządza, stwierdzić z zadowoleniem możemy, że tak jak w wielu wypadkach dotychczas, tak i teraz Gdynia z zadania tego wywiązała się należycie i przyczyniła się w znacznym stopniu do tego, aby bogaty uprzemysłowiony kraj zaolziański w najkrótszym czasie mógł przezwyciężyć trudności gospodarcze, jakie powstały w związku z koniecznością przystosowania się do nowych warunków produkcji i zbytu oraz nawiązania nowych nici gospodarczych z rynkiem polskim, a rozluźnienia więzów, które go łączyły dotychczas z obcym organizmem gospodarczym.

Wydarzenia polityczne, jakie od tego czasu następowały po sobie, zmieniając raz po raz mapę Europy, wprowadziły nas w okres płynności stosunków politycznych i postawiły wobec groźby nowych zmian gwałtownych, które pośrednio, a może nawet bezpośrednio, mogłyby nas dotyczyć. W każdym razie powiedzieć można z poczuciem pełnej odpowiedzialności, iż gwałtowne zmiany na naszych granicach południowo - zachodnich (Czechy) i północnych (Kłajpeda) tak pod względem politycznym, jak i pod względem swych skutków gospodarczych nie mogły nie odbić się ujemnie na naszej ogólnej sytuacji gospodarczej, w szczególności zaś na pracy portu gdyńskiego i codziennej działalności najbliższego i dalszego zaplecza naszego portu. Zdajemy sobie sprawę z tego, że utrata niepodległości i rozczłonkowanie Czechosłowacji przy włączeniu do granic politycznych i gospodarczych Rzeszy Czech pozbawiły nasz port korzystnych obrotów tranzytowych, a odebranie Litwie Kłajpedy przekreśliło wyraźnie zarysowujące się możliwości ściślejszej współpracy pomiędzy portem gdyńskim a Kłajpedą. Przeobrażenia te są tym bardziej dotkliwe, że obroty naszego portu z zapleczem czechosłowackim po odejściu Sudetów do Rzeszy przejawiły wyraźną tendencję zwyżkową, zaś współpraca z Kłajpedą po zawarciu traktatu handlowego polsko - litewskiego uzyskała poważne podstawy rozwojowe. Nie koniec na tym. Naprężenie polityczne w Europie, rzecz zrozumiała nie sprzyja wykorzystaniu tych nowych możliwości gospodarczych, jakie się zapowiadały dzięki ożywieniu naszych obrotów handlowych z Anglią i ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej, oraz utrudnia zdobycie większych przewozów tranzytowych w związku z uzyskaniem wspólnej granicy polsko węgierskiej.

Taka jest sytuacja zewnętrzna. My tutaj na brzegu Bałtyku, stykając się — być może więcej, niż każdy inny ośrodek gospodarczy Polski — ze światem zewnętrznym w naszej pracy codziennej, możemy dokładniej wyczuwać fluktuację nastrojów międzynarodowych i uświadamiać sobie postawę naszą wobec zjawisk, które dookoła nas się rozgrywają. Z poczuciem największego zadowolenia stwierdzić powinniśmy, że postawa naszego społeczeństwa i sfer gospodarczych tutaj nad brzegiem Bałtyku i na całym Pomorzu jest godna największego uznania; ani na chwilę bowiem znikąd nie dochodziły do nas odgłosy jakiegobądź zwątpienia co do mocy naszego położenia, ani na chwilę w pracy naszej codziennej nie dało się zauważyć depresji moralnej. Pracowaliśmy i pracujemy tak, jakby wszystko było dookoła nas normalnie, jakby nie istniały groźby zakłócenia tej naszej twórczej pracy. Jest to tym bardziej godne uwagi, że jednak pomimo wszystko sytuacja obecna, jak nam sygnalizują z okręgu Izby, wpływa hamująco na obroty handlowe, zamówienia w przemyśle, kredyty i t. p.

Ta nasza postawa moralna ułatwia nam walkę z trudnościami, powstającymi w naszych codziennych czynnościach, co więcej, daje ona podstawę do czynienia przygotowań do nowych zadań, jakie przed nami stoją i jakby się domagały same tego, żebyśmy się do ich realizacji zabierali z największą energią i pośpiechem. Mam tu na myśli te zadania, które przed oczyma naszymi roztoczył ostatnio w tej sali wicepremier Kwiatkowski, a z których istnienia zdawaliśmy sobie już poprzednio sprawę i do konieczności realizacji których rozpoczęliśmy już czynić przygotowania. Są to zadania tak ważne, że konieczne jest jeszcze raz na nie wskazać, gdyż mogą one przyczynić się do wykonania przez nas, jak to obrazowo określił p. Wicepremier, „skoku naprzód" tu w Gdyni i na Pomorzu.

A więc dążyć musimy do wykorzystania sprzyjających warunków dla rozwinięcia naszych obrotów z Anglią i ze Stanami Zjednoczonymi i to zarówno w zakresie oczekiwanego wzmożenia przywozu, jak i w zakresie wywozu produkcji naszego przemysłu przez specjalne przystosowanie jego do wymogów rynków zagranicznych. Wykonać to zadanie możemy przez stworzenie szczególnie tu w Gdyni specjalnych warsztatów przemysłu, obliczonych na eksport i na specjalnie gruntowne studia tych rynków, które gotowe są nasze towary nabywać. Jest to zadanie tym bardziej ważne, że może i powinno się przyczynić do wzmożenia aktywności elementu polskiego tu nad Bałtykiem.

Wobec wydarzeń o znaczeniu dziejowym, których byliśmy świadkami i wobec zadań jeszcze donioślejszych, które — być może — na czas oczekują, pokrzepienie i utrwalenie naszej postawy widzimy w żywiołowych przejawach jedności, zwartości i gotowości całego społeczeństwa w zakresie wzmocnienia naszej siły obronnej, ucieleśnieniem której jest nasza armia. My tutaj na Pomorzu, a zwłaszcza na Wybrzeżu Bałtyku, który chcemy uważać za nasze wspólne dobro z innymi narodami, zdolnymi tę wspólnotę z nami na równo respektować, więcej — być może — niż gdzie indziej wyczuwamy konieczność oparcia się o siłę i hart naszej armii i dbać powinniśmy o to, aby jej na niczym niezbędnym dla wykonania w razie potrzeby nie zbywało. Społeczeństwo pomorskie dawało już nie raz wyraz swej ofiarności i poczucia obowiązku obywatelskiego. Wierzę, że i teraz ta żywotna część jego, zogniskowana w naszej Izbie, reprezentując całokształt naszego życia gospodarczego, spełni swój obowiązek w myśl wezwania, które do niego zostało skierowane.

Pragnąc aby Izba nasza w miarę swych skromnych niestety, możliwości przyczyniła się do powodzenia wspólnego z całym narodem dzieła, proszę o powzięcie uchwały, upoważniającej Prezydium Izby do asygnowania odpowiedniej kwoty na cele obrony Państwa.

Szanowni Panowie Radcowie, jesteśmy przekonani, że jeśli wbrew naszej chęci dojdzie do zmagania się, którego Polska uniknąć pragnie, to w poczuciu swej siły. spokojni i zwarci, spełnimy nasz obowiązek każdy na swoim warsztacie pracy.

UDZIAŁ ZORGANIZOWANEGO KUPIECTWA POMORSKIEGO W HANDLU ZAGRANICZNYM

Doceniając znaczenie i potrzebę pracy organizacyjnej kupiectwa pomorskiego w dziedzinie handlu zagranicznego, Walny Zjazd delegatów Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, odbyty w Toruniu pod koniec lutego br. uchwalił jednogłośnie uruchomić specjalny Wydział dla Handlu Zagranicznego, ustalając jednocześnie Gdynię, jako jego siedzibę.

Uchwała ta czyni zadość apelowi, jaki pod adresem kupiectwa pomorskiego na Kongresie Bydgoskim w ub. roku skierował p. Minister A. Roman w następujących słowach: „Polskie kupiectwo pomorskie, nie ograniczając się jedynie do lokalnych interesów, może i powinno stać się żywym łącznikiem pomiędzy wybrzeżem i jego portami handlowymi, pomiędzy naszym „oknem na świat" a całym pozostałym obszarem Rzeczypospolitej. Rolą polskiego handlu pomorskiego i jego twórczą ambicją powinno być — sądzę — związanie całej Polski z morzem, Gdynią, Gdańskiem i wielką dziedziną handlu zamorskiego".

Apel p. Min. Romana jest właściwie tylko

przypomnieniem tego naturalnego i oczywistego obowiązku, jaki spoczywa na zorganizowanym kupiectwie Pomorza od chwili, kiedy Rzeczpospolita wzięła w swe posiadanie wybrzeże i wybudowała suwerenny port narodowy — Gdynię. Kupiectwo tej dzielnicy jest jedyną grupą zawodową w kraju, która w równym stopniu musi się zajmować zarówno usprawnieniem metod handlu wewnętrznego, jak i organizacją branżową, a zarazem unarodowieniem handlu zagranicznego. Jeśli słyszy się dziś zarzuty, że na terenie handlu zagranicznego kupiectwo pomorskie pozwoliło się ubiec różnym mniejszościom narodowym, to sprawa ta znajduje swe wytłumaczenie w okoliczności, iż w chwili, gdy powstawała Gdynia — było ono finansowo kompletnie wyczerpane z powodu przeprowadzanej uprzednio akcji spolszczenia handlu wewnętrznego na Pomorzu oraz kilku dewaluacyj, które niewątpliwie przyczyniły się do zdziesiątkowania naszego stanu posiadania. Kwestia spolszczenia handlu, który w 85% znajdował się w rękach Niemców, stanowi jedną z najpiękniejszych kart pracy organizacyjnej. Był to wszakże jednocześnie wysiłek, który na szereg lat obciążał finansowo nowopowstałe polskie warsztaty i odbywał się w obliczu ciężkich perturbacyj walutowych — powodując, że w roku 1926 oraz w następnych latach skutki tych operacyj pociągnięć były jeszcze zbyt bolesne. Pewne nadzieje otwierały lata prosperity gospodarczej 1928/29, pozwalające na skromną kapitalizację, co w rezultacie spowodowało podjęcie ofensywy na odcinku morskim w roku 1930. Niestety nowy niebawem i w skutkach swych ciężki kryzys, unicestwił znowu na kilka lat zamierzenia, nie osłabiając zresztą silnej woli tegoż kupiectwa. Z chwilą wszakże, gdy kryzys ten minął, a gospodarka państwa, oparta o zrównoważony budżet pozwala na pracę twórczą, Związek Tow. Kupieckich na Pomorzu przystępuje w roku 1935 do konkretnej roboty na odcinku handlu zagranicznego.

Dzięki zbiorowemu wysiłkowi kupiectwa pomorskiego w stosunkowo krotkim czasie powstają w Gdyni trzy poważne przedsiębiorstwa, a to kosztem mobilizacji kapitału około 700.000 zł. Są to firmy: „Hakol" dla handlu kolonialnego, „Britholl" dla handlu śledziowego i „Banan-Import" dla handlu owocowego. Przedsiębiorstwa te dość szybko zajmują wcale poczesne miejsce w hierarchii handlu portowego, co nastąpiło głównie dzięki przychylnemu ustosunkowaniu się do nich Izby Przemysłowo-Handlowej przy podziałach kontyngentów. Zapoczątkowując pionierską robotę w reprezentowanych przez siebie branżach wymienione firmy w otoczeniu elementu obcego zatknęły po raz pierwszy sztandar chrześcijańsko-narodowy. Samo zjawisko posiada niewątpliwie znaczenie pewnego punktu zwrotnego, gdyż stwarza podstawę i zachętę do dalszych kroków w tym samym kierunku, mających na celu unarodowienie handlu w polskim mieście portowym.

Realizacja przedsięwziętych zamierzeń stworzyła w logicznej swej konsekwencji atmosferę, sprzyjającą kontynuowaniu i rozwijaniu dalszych planów na odcinku handlu zagranicznego. Dotychczas osiągnięte wyniki w stosunku do tych planów są stosunkowo skromne; wartość dokonanego wysiłku posiada raczej znaczenie moralne. Wykazuje on bowiem istniejące zupełnie realne możliwości dalszego zainteresowania się tą dziedziną przez polską inicjatywę prywatną, przejawy żywotności której spotyka się zresztą coraz częściej w formie nowotworzących się placówek.

Dla nadania całej tej akcji pewnej systematyczności oraz dla właściwego dostosowania jej do potrzeb praktycznych, jako też w celu technicznego powiązania zagadnień, wymagających niewątpliwie koordynacji oraz czynnika fachowego, Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu jako centrala polskiego kupiectwa tej dzielnicy — powołał właśnie do życia nową swą komórkę organizacyjną tj. Wydział dla Handlu Zagranicznego z siedzibą w mieście portowym Gdyni. Zadaniem nowoutworzonej placówki jest organizowanie poszczególnych działów branżowych handlu zagranicznego dla ułatwienia kupiectwu jego pracy. Polegać ono będzie na prowadzeniu i kierowaniu, w porozumieniu z władzami samorządu gospodarczego — rozmów z kontrahentami zagranicznymi, na organizowaniu dalszych niezbędnych placówek eksportowo-importowych, jak i zbiorowym występowaniu w ich imieniu wobec odnośnych czynników oraz udzielaniu opinii Izbie Przemysłowo-Handlowej, czy w poszczególnych wypadkach inicjatywa jakaś zasługuje na poparcie.

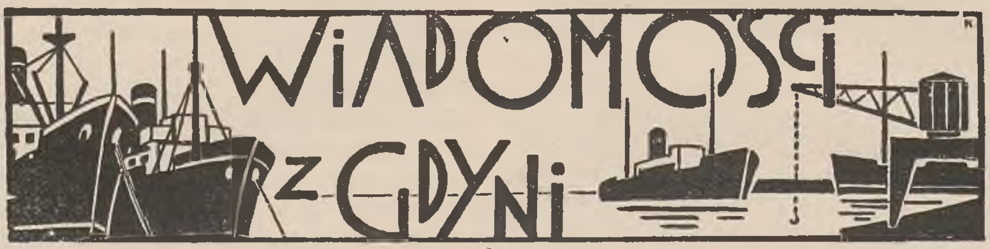
Zakreślone zadania i zamierzenia będą oczywiście realizowane w ścisłym porozumieniu z zainteresowanymi czynnikami życia gospodarczego na terenie kraju, gdyż Gdynia służy interesom całego Państwa. Przyjdzie to tym łatwiej wykonać, że Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu jest członkiem Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie, więc niewątpliwie będzie pełnił swe obowiązki w charakterze jej eksponenta.

W tym kierunku zapadły już dwa lata temu uchwały, kiedy jako pierwszą komórkę powołano do życia w Gdyni Sekcję Importerów i Eksporterów. Uchwały tej sekcji wyraźnie stwierdzają potrzebę bliskiego kontaktu z kupiectwem z całej Polski i proponują utworzenie ciała doradczego w Gdyni, reprezentującego opinie całej Polski, a mającego równocześnie odpowiedniki w formie referatów handlu zagranicznego przy wszystkich terytorialnych Związkach Kupieckich.

Z tych właśnie założeń zrodziła się uchwała o utworzeniu Wydziału dla Handlu Zagranicznego, który to wydział będzie równocześnie generalnym sekretariatem nowopowstają-

cych związków branżowych w porcie. Przy rozwijaniu działalności tej placówki wielki nacisk kładzie Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu na harmonijną współpracę swego Wydziału z Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni, która spośród wszystkich Izb w kraju zajmuje wyjątkowe stanowisko, jako że jest izbą pomorską i morską. Tak, jak poszczególne towarzystwa związkowe są dla samorządu instrumentem pomocy, tak Wydział dla Handlu Zagranicznego ma również być dla Izby instrumentem pomocy w realizowaniu wielkiego zagadnienia uhandlowienia portu gdyńskiego.

Adam Korzeniewski.



XIII ZWYCZAJNE PLENARNE ZEBRANIE NASZEJ IZBY.

Poprzedzone posiedzeniami sekcyj: Przemysłowej, Handlowej i Żeglugowo-Portowej, dnia 20 kwietnia br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora XIII Zwyczajne Plenarne Zebranie naszej Izby.

Po zagajeniu zebrania p. Prezes Tor wygłosił przemówienie, w którym na tle międzynarodowej sytuacji politycznej przedstawił warunki, jakie obecnie zaistniały dla pracy portu gdyńskiego i codziennej działalności najbliższego i dalszego jego zaplecza. Wskazał również na zdecydowaną postawę sfer gospodarczych, jakkolwiek panująca sytuacja wpływa hamująco na obroty handlu i przemysłu w okręgu Izby. Pan Prezes Tor, nawiązując do niedawnych wskazań Pana Wicepremiera Inż. Kwiatkowskiego, przedstawionych na konferencji w naszej Izbie odnośnie dokonania przez Gdynię i Wybrzeże nowego „skoku naprzód", podkreślił konieczność wzmożenia wymiany towarowej, zwłaszcza z Anglią i Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej. Przemówienie swe zakończył Prezes Tor apelem pod adresem sfer gospodarczych do dalszej wytężonej pracy na poszczególnych odcinkach oraz wniósł o udzielenie upoważnienia dla Prezydium odnośnie wzięcia udziału w subskrypcji Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej oraz partycypowaniu Izby w ofiarach na rzecz Funduszu Obrony Narodowej.

Z kolei Dyrektor Izby p. Mgr J. Kawczyński złożył wyczerpujące sprawozdanie z działalności Izby na poszczególnych odcinkach jej pracy, w którym podkreślił, że Izba przywiązuje szczególną uwagę zagadnieniom uprzemysłowienia portu gdyńskiego. Jedną z ważniejszych kwestyj, która znajduje się już w fazie swego pomyślnego rozwiązania, jest przemysł budownictwa okrętów.

Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej z zamknięcia rachunków Izby za rok 1938, przedstawił przewodniczący Komisji, p. Radca J. Hildt. Sprawozdanie to zostało przez Plenarne Zebranie Izby przyjęte, jak również udzielono absolutorium.

Sprawę budowy gmachu Izby zreferował Przewodniczący Komitetu Budowy p. Radca J. Rummel. Sprawozdanie to zakończone zostało przedstawieniem do zatwierdzenia przez Plenarne Zebranie planu finansowania budowy gmachu, koszt którego wynieść ma 820.000 złotych. Gmach Izby powstanie przy zbiegu ulic Pułaskiego i Żeromskiego i będzie, jak na razie, najwyższym gmachem Gdyni, gdyż wysokość jego wyniesie około 30 m w 8 kondygnacjach. Ogólna kubatura gmachu będzie wynosiła ca 16.500 m³. Przy budowie domu Izby zastosowana zostanie konstrukcja stalowa, która zapewni nie tylko pewną zniżkę kosztów budowy, doskonałą wytrzymałość i lekkość, ale pozwoli również na znaczne skrócenie czasu budowy, której ukończenie powinno nastąpić na początku przyszłego roku.

Plan budowy, sporządzony przez architekta W. Tomaszewskiego i plan finansowy zostały jednomyślnie przez Plenarne Zebranie zatwierdzone.

Ostatnią kwestią, stanowiącą przedmiot obrad Plenarnego Zebrania była sprawa zmiany niektórych punktów statutu Izby, odnoszących się do regulaminu wyborczego oraz postanowień konstytucyjnych. — Proponowane zmiany przyjęte zostały jednogłośnie.

USPRAWNIENIE PRZEŁADUNKU TOWARÓW W PORCIE.

Dnia 19 kwietnia br. odbyła się w Urzędzie Celnym w Gdyni konferencja z udziałem spedytorów portowych, władz celnych oraz Izby Przemysłowo-Handlowej, mająca za zadanie omówienie kwestii usprawnienia naszego eksportu. Konferencję zwołała Delegatura Państwowego Instytutu Eksportowego. Zasadniczym punktem obrad była sprawa usprawnienia eksportu bekonów i innych artyku-

łów żywnościowych, wysyłanych do Anglii, które zasadniczo winny opuścić port gdyński w czwartek po południu, by zdążyć na poniedziałek do Londynu czy Hull. Dzięki uregulowaniu czasu przewozów kolejowych przesyłki prawie zawsze nadchodzą na czas, czego nie można powiedzieć o dokumentach, które wystawia się zasadniczo po odejściu ładunku. Ponieważ jednak nie można przystąpić do ładowania przed sprawdzeniem przez Urząd Celny wszystkich dokumentów zwłaszcza specyfikacji towarowej, następuje opóźnienie rozpoczęcia ładowania, dochodzące niekiedy do 16 godzin. Obecny na konferencji p. nacz. Piasecki rozumiejąc stanowisko ekspedytorów i armatorów, narażonych na wielkie straty wskutek opóźnienia dokumentów, przychylił się do propozycyj zebranych i zapewnił, że Urząd Celny dopuści do ładowania mimo braku specyfikacji towarowej, przy bekonach. Do czasu nadejścia właściwej specyfikacji wystarczy zawiadomienie telegraficzne. Zebrani postanowili wnieść do Ministerstwa Skarbu memoriał w sprawie wprowadzenia podobnej procedury uproszczonej przy innych artykułach standartowych.

Poza tym zajmowano się drobniejszymi, lecz równie ważnymi kwestiami, dotyczącymi wystawiania dokumentów eksportowych. Zapelowano do eksporterów, aby wystawiali na każdy statek oddzielne dokumenty. Tak samo celem usprawnienia procedury przy załadunku polecono wystawiać specyfikacje na każdy wagon oddzielnie, a nie, jak się już zdarzało, składano jedną specyfikację towarową na kilka wagonów, przeznaczonych dla kilku różnych statków. Przy wagonach dzielonych (mieszanych) postanowiono wezwać nadawców do dołączania szkicu orientacyjnego odnośnie rozmieszczenia towarów, co znacznie ułatwi pracę załadowcy-spedytorowi. W związku z tym wezwano P. I. E. do opracowania wskazówek dla drobnych eksporterów, dotyczących umiejętniejszego załadunku towarów. Ustalono wreszcie, że tolerancja wagi przy jajach, wynosić może maksimum 5%. Wyrażono również przekonanie, iż w imię usprawnienia eksportu przez nasze porty Izby Przemysłowo-Handlowe zaplecza winny przelać na Izbę gdyńską swoje uprawnienie do wystawiania wszelkich zaświadczeń, potrzebnych przy eksporcie.

ZMIANA NIEKTÓRYCH OPŁAT PORTOWYCH W GDYNI.

W „Monitorze Polsk." nr 94 z dn. 24 kwietnia br. ukazało się obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 15 kwietnia br. o zmianie taryfy niektórych opłat portowych. Zmiana ta obejmuje taryfy opłat, obowiązujące dotychczas na podstawie obwieszczeń Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 15 maja 1936 r. oraz z dnia 17 lutego 1937 r.

Wprowadzone zmiany dotyczą niektórych opłat m. in. za wejście i wyjście (tonażowe), za postój statku (postojowe), za wyładowanie lub załadowanie (ładunkowe) i za służbę pilotową. Wymienione zmiany taryfy opłat portowych wchodzą w życie z dniem 1 maja 1939 r.

Zmiany te przyczynią się niewątpliwie do wyjaśnienia szeregu wątpliwości, uwzględniając jednocześnie nowe potrzeby portu, związane z rozszerzeniem zakresu stosowanych w nim metod przeładunkowych (bunkrowce, berlinki) oraz wprowadzają pewne uprzywilejowanie taryfowe statków, przybywających z portów pozaeuropejskich.

PRACA PORTOWYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH URZĘDU MORSKIEGO W MARCU 1939 R.

W okresie sprawozdawczym portowe urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego w Gdyni przepracowały godzin 12.318 z zużyciem prądu 115.840 kWh i przeładowały 195.320 ton towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc marzec w bieżącym roku 84,8%, w ubiegłym roku 106,7%, spadek zatem wynosi 21,9%.

MECHANICZNA STACJA DOŚWIADCZALNA POLITECHNIKI LWOWSKIEJ W GDYNI.

Dnia 1 marca br. otwarta została ekspozytura Mechanicznej Stacji Doświadczalnej Politechniki Lwowskiej w Gdyni, ul. Świętojańska nr 9, m. 7, tel. 40-21, a z dniem 1 maja br. utworzona zostanie filia Centralnego Laboratorium chemicznego, metalograficznego i wytrzymałościowego Politechniki Lwowskiej przy Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, ul. Morska nr 83, tel. 41-21.

Działalność Ekspozytury Mechan. Stacji Doświadczalnej w Gdyni będzie obejmowała kwestie związane z odbiorem technicznych materiałów konstrukcyjnych, a dostatecznie wyposażone laboratorium będzie miało możność przeprowadzać badania mechaniczne metali (próbę rozciągania, twardości, zginania itp.), badania metalograficzne oraz analizę chemiczną poszczególnych składników metali, jak też innych materiałów przemysłowych.

Z uwagi na postępujący naprzód rozwój gospodarczo-przemysłowy Gdyni, uruchomienie zarówno ekspozytury Mechan. Stacji Doświadczalnej, jak i Laboratorium chem. przez Politechnikę Lwowską w mieście portowym, posiada swe uzasadnienie Nowoutworzone placówki przez wykonywanie prób i badań będą bowiem mogły zaspokajać wymagania przemysłu oraz przedsiębiorstw importujących i eksportujących, związanych z Gdynią.

OŻYWIONY RUCH STATKÓW W MNIEJSZYCH PORTACH POLSKIEGO WYBRZEŻA W 1938 R.

W ciągu 1938 roku zawinęło do portu we *Władysławowie* 89 statków, z czego 49 pod banderą niemiecką, 11 pod duńską, 9 holen-

derską i 1 szwedzką. Poza tym zawinęło do portów 1.145 kutrów polskich, 8 kutrów niemieckich, 2 duńskie, 85 jachtów polskich oraz 12 holowników i drag. Średnio przebywało w porcie jednocześnie 14 kutrów rybackich. Maksymalny ruch statków zanotowano w listopadzie r. ub., kiedy w ciągu jednego dnia przebywało w porcie 37 kutrów rybackich, 9 statków obcych, 2 dragi oraz 1 holownik. Podczas miesięcy letnich panował również ożywiony ruch pasażerski. Z połowów morskich przywieziono do portu we Władysławowie ogółem 149,6 tys. kg ryb.

Do portu w *Pucku* zawinęło w tym czasie ogółem 776 statków, kutrów, jachtów, łodzi żaglowych i motorowych. Poza tym przeładowano w porcie ponad 4 mil. kg różnych towarów i ryb. W sezonie letnim panował również ożywiony ruch pasażerski i wycieczkowy.

Do portu w *Helu* zawinęło ogółem 5.068 statków, kutrów rybackich, szkunerów i holowników. Ruch pasażerski wyniósł 114.377 osób.

Port w *Jastarni* gościł w r. ub. 2.576 statków, kutrów, holowników i motorówek. Roczny przeładunek wynosił 668,5 ton, a ruch pasażerski — 165.310 osób.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

Z OBRAD ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 12 kwietnia br. odbyło się w Grudziądzu konstytucyjne posiedzenie Zarządu Głównego, poświęcone omówieniu planu realizacji programu prac Związku na rok 1939, obejmującego ważniejsze problemy organizacyjne kupiectwa pomorskiego.

Posiedzenie to zaszczycili swą obecnością reprezentanci Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni pp.: Prezes Izby St. Tor, Wiceprezesi Dr Smoleń i Mazur oraz Dyrektor Izby Mgr Kawczyński, a także reprezentant Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie Dyrektor poseł Sikorski.

Zagajając posiedzenie Prezes Związku p. T. Marchlewski wskazał na doniosłość chwili obecnej i zapewnił, że kupiectwo pomorskie dobrze rozumie swoje zadania względem Państwa i czyni wszystko, ażeby się z nich jak najgodniej wywiązać. Mówca wezwał przy tej sposobności reprezentantów Związku do podjęcia w terenie energicznej akcji subskrybowania przez kupiectwo Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej. Przechodząc do zagadnień organizacyjn. Prezes Związku przedstawił z kolei projekt programu uroczystości, związanych z obchodem 20-lecia istnienia Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, która obchodzona będzie w jesieni roku bieżącego w Grudziądzu. Ściśle z powyższymi uroczystościami będzie się łączyć organizowanie Wystawy pokazu roli kupca w społeczeństwie oraz wydanie monografii jubileuszowej Związku Towarzystw Kupieckich pt. „XX-lecie Handlu Pomorskiego.".

W związku z rozwojem Gdyni i handlu zamorskiego wyrastają przed kupiectwem pomorskim wyraźnie nowe zadania w dziedzinie handlu zagranicznego, które skłoniły Związek Towarzystw Kupieckich do utworzenia specjalnego Wydziału dla Handlu Zagranicznego, czynnego już od miesiąca na terenie Gdyni. Związek podjął się tego zadania dla powiązania handlu całego kraju z handlem zamorskim. Zadanie to Związek może spełnić tym łatwiej, że za pośrednictwem Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie posiada on łączność organizacyjną z całym kupiectwem polskim.

Na konieczność rozwinięcia akcji w tym kierunku przez kupiectwo pomorskie wskazał p. Minister Przemysłu i Handlu A. Roman na zjeździe Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu odbytym w Bydgoszczy w styczniu 1938 roku. P. Radca A. Korzeniewski, jako referent tego zagadnienia wyraził przekonanie, że kupiectwo pomorskie wstępując zdecydowanie na wielkie drogi handlu zamorskiego spełnia należycie swe zadania, realizując jednocześnie jeden z najważniejszych punktów programu pracy związkowej. W dyskusji zabrał głos p. Dyrektor Kawczyński, podkreślając że na tle zarysowujących się zmian w polityce handlu zagranicznego, które zostały ustalone na posiedzeniu komisji eksportowo - importowej w marcu br. w Warszawie, wysiłki kupiectwa pomorskiego zaczynają nabierać szczególniejszego znaczenia.

Zagadnienie organizacji branżowej kupiectwa zreferował Dyrektor Związku p. J. Radojewski, uwypuklając trudności, jakie nasuwa tego rodzaju system organizacyjny. Prelegent w konkluzji stwierdził jednakże, że pomimo powyższych trudności zrzeszenia branżowe w handlu muszą być zorganizowane w najbliższym czasie. W dyskusji padły ważkie uwagi p. posła B. Sikorskiego, potwierdzające konieczność organizacji branżowej kupiectwa, chociażby ze względu na należyte przygotowanie aparatu dystrybucyjnego do obsługi armii zarówno w czasie pokoju, jak i w czasie wojny. Sprawy formy organizacyjnej zrzeszeń branżowych w dyskusji omówił p. Dr Smoleń.

W tej samej prawie płaszczyźnie co zagadn. organizacji branżowej leżą zagadnienia organizacji kupiectwa wiejskiego. Sprawę tę zreferował p. Mgr F. Michalik, dając w krótkim referacie charakterystykę kupiectwa wiejskiego na Pomorzu oraz ramy organizacyjne, w które należałoby je ująć.

Korzystając z obecności przedstawicieli Izby Przemysłowo - Handlowej, która tak żywo interesuje się sprawami poziomu oświaty zawodowej kupiectwa pomorskiego, przedstawiono w obszerniejszym referacie sprawę egzaminów dla uczniów handlowych. Związek przeprowadził w tej sprawie rozmowy z Kuratorium Okręgu Szkolnego Pomorskiego, które uzgodniło ze Związkiem Towarzystw Kupieckich zasadnicze wytyczne regulaminu egzaminów, w myśl których pierwsze egzaminy tego rodzaju mają się odbyć w styczniu 1940 r. Równocześnie przedstawiono sprawozdanie z odbytej akcji wieczorów dyskusyjnych dla kupiectwa pomorskiego, która dała wyniki zupełnie zadowalające.

Z kolei p. Mgr K. Kubiak, referent Centrali Związku zobrazował prace organizacyjne Związku Towarzystw Kupieckich, przeprowadzone na terenie Kujaw Włocławskich.

W generalnej dyskusji nad poruszonymi zagadnieniami zabrał głos prezes Izby Przemysłowo - Handlowej p. St. Tor, dziękując w serdecznych słowach za zaproszenie ze strony Związku Towarzystw Kupieckich i wyrażając swoje zadowolenie z racji tak wszechstronnych i gruntownie przepracowanych zagadnień, które stanowią przedmiot prac Związku. W dalszej dyskusji zabierali głos: pp. Prezes Cylkowski — Bydgoszcz, Prezes Gończ — Brodnica, Prezes Kaźmierczak — Inowrocław, Radca Korzeniewski — Grudziądz, Prezes Łukowicz — Kościerzyna, Prezes Maciejewski — Tczew, Prezes Maćkowski — Tuchola, Prezes Mazur — Grudziądz, Prezes Melerski — Toruń, Prezes Nowacki — Gdynia, Prezes Oźminkowski — Włocławek Skarbnik Piątkowski — Grudziądz, Prezes Stamm — Chojnice i Radca Tymieniecki — Toruń.

Uroczysta część posiedzenia poprzedzona została przed południem obradami Zarządu Głównego, w czasie których ukonstytuowało się Prezydium Związku. W skład jego, niezależnie od poprzednio wybranego Prezesa Związku, weszli jako wiceprezesi: Radca A. Ruchniewicz — Grudziądz, Prezes Cz. Nowacki — Gdynia, Prezes S. Cylkowski — Bydgoszcz, Prezes A. Melerski — Toruń. Sekretarzem Związku został p. A. Korzeniewski a skarbnikiem p. K. Piątkowski.

Ponadto dokonano wyboru następujących komisyj stałych: statutowej, opiniodawczej, wnioskowej oraz budżetowej, a także wysłuchano sprawozdań z konferencyj prasowych odbytych w Bydgoszczy, Gdyni, Grudziądzu i Toruniu oraz z wizytacyj towarzystw związkowych. Po wyborze wizytatorów poszczególnych towarzystw związkowych zamianowano przeszło 12 korespondentów związkowych w tych miejscowościach, w których nie są jeszcze czynne dotychczas towarzystwa związkowe. Uchwalono również restytuować towarzystwa kupców w Gniewie, Osiu i powołać do życia szereg innych towarzystw, a także zorganizować w sierpniu zjazd okręgowy w Tucholi.

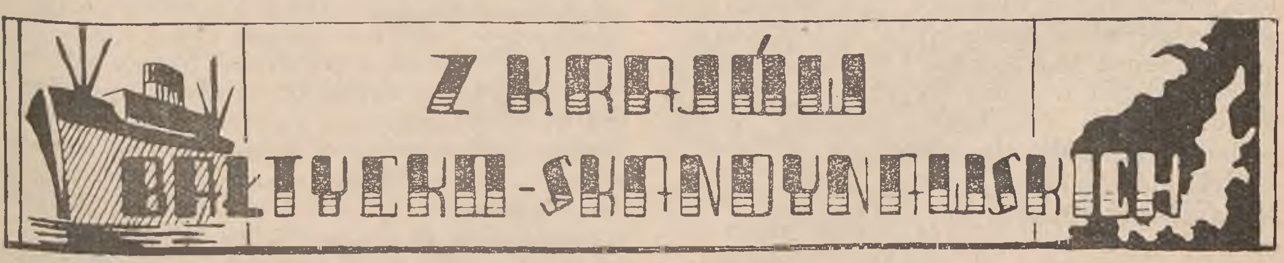
Bardzo obszernie omówiono wytyczne współpracy z Polskim Związkiem Zachodnim; wobec antypolskich prowokacyjnych wystąpień firmy „Persil - Henkel", uchwalono bezwzględny bojkot wyrobów tej firmy.

TRANSAKCJE NA GIEŁDACH ZBOŻOWO-TOWAROWYCH.

Za transakcje giełdowe w myśl rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 28 XII 1924 r. o organizacji giełd, uważa się na giełdach towarowych umowy, które zostały zawarte: a) pomiędzy członkami giełdy, b) członkami i uczestnikami giełdy, a które dotyczą wartości dopuszczonych na danej giełdzie przez radę giełdową do obrotów i notowań, jeżeli umowy te zostały stwierdzone kartą umowy, spisaną przez maklera przysięgłego w lokalu i na zebraniu giełdowym.

Władze skarbowe nie uznały transakcji odpowiadającej tylko zasadniczym warunkom i pozbawiły płatnika ulgi w podatku obrotowym, z tego względu, iż dana transakcja nie została wykonana w terminie, przewidzianym w karcie umowy giełdowej.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 4 I 1939 r. L. Rej. 3061/37 zajął odmienne stanowisko, ustalając, iż jeśli umowa giełdowa odpowiada zacytowanym powyżej, ustawowym warunkom, to okoliczność, czy została wykonana w terminie, czy też nie, nie może odebrać odnośnej transakcji charakteru transakcji giełdowej, skoro taka ewentualność nie jest przewidziana w prawie.



ANGLIA, JAKO ODBIORCA RYNKÓW SKANDYNAWSKICH.

Kraje skandynawskie — Szwecja, Dania, Norwegia i zaliczana do tej grupy Finlandia, posiadające ogółem 17 miln. mieszkańców, są poważnym rynkiem tak konsumpcyjnym jak i eksportowym, który nabiera coraz ważniejszego znaczenia dla Anglii. W 1938 r. import tych krajów z Anglii wynosił ok. Ł. 40 miln. i był o 18 proc. większy, niż w 1929 r. Eksport głów-

nych produktów Anglii na te rynki węgla i koksu, wzrósł w porównaniu z 1929 r. o 50 proc. i stanowi obecnie prawie czwartą część całego angielskiego eksportu tych towarów.

Import towarów ze Skandynawii przewyższa znacznie eksport do tych krajów — ujemne saldo dla Anglii wynosi w ostatnim roku ca 49.838 tys. Ł, z czego 21,5 tys. Ł z handlu z Danią. Struktura angielskiego importu z tych krajów przedstawia się w ogólnym zarysie następująco:

	w 1000 £ 1938	%% importu z tych krajów
z Danii:		
bekony	17.200	56
masło	15.540	31
jaja	5.100	41
z Norwegii i Szwecji:		
ruda żelazna i złom (żelastwo)	2.940	27
wyroby żelazne i stalowe	2.567	18
z Norwegii, Szwecji i Finlandii:		
drzewo	14.776	35
wyroby papierowe	12.689	79

Handel Anglii z krajami skandynawskimi odbywa się oczywiście drogą morską. Statki brytyjskie transportują około 12.5% towarów importowanych i ca 30,5% towarów eksportowanych. Udział bander skandynawskich w tym handlu jest znacznie większy — poza tym dodać należy, że bandery te posiadają również duży udział w handlu Anglii z krajami nie skandynawskimi w wyniku czego powstaje duże, jak w obrocie towarowym, saldo ujemne dla Anglii z tytułu usług transportowych. Jak z powyższego wynika związki handlowe Skandynawii z Anglią są dla Skandynawii wybitnie korzystne.

ŁOTWA

HANDEL ZAGRANICZNY ŁOTWY W 1938 R.

Omawiając handel zagraniczny Łotwy w 1938 r. należy przede wszystkim zwrócić uwagę na fakt wyrównania z końcem r. 1938 bilansu handlowego. Saldo bilansu handlowego za I połowę 1938 r. było ujemne i wyniosło 16,8 mil. łatów, co tłumaczy się spadkiem wywozu materiałów drzewnych. Celem wyrównania bilansu handlowego Łotwa przystąpiła do wzmożenia wywozu swych wyrobów eksportowych, nie ograniczając przywozu, co jak widzimy, powiodło się całkowicie.

Handel zagraniczny Łotwy według pogólnych przedstawia się następująco:

	1938	1937
	w mil. Ls.	
Przywóz	227,2	231,2
Wywóz	227,1	260,7
Razem	454,3	491,9
Bilans	— 0.1	+ 29.5

Handel zagraniczny Łotwy według poszczególnych grup towarów przedstawiał się następująco:

	1938		1937	
Przywóz	t.	mil. Ls.	t.	mil. Ls.
Zwierzęta żywe (sztuk)	3.580	1,1	2.059	0.9
artykuły spożywcze	86.364	17,9	108.480	24,6
surowce	1.022.911	83.5	985.819	89 6
fabrykaty	125.169	123,4	126.370	115,3
metale szlachetne (kg)	6.689	1,3	5.666	0 9
Wywóz				
Zwierzęta żywe (sztuk)	118.341	16,6	81.610	9.4
artykuły spożywcze	37.276	64.3	29.533	54.8
surowce	1.077.828	104.9	1.868.312	150,2
fabrykaty	73.529	41,3	85.605	46.3

Ważniejsze artykuły przywozu:

	1938	1937
	mil. Ls.	
Wyroby włókiennicze	22,9	25.3
maszyny przemysłowe	19.1	11.2
węgiel kamienny	23,9	25,2
metale surowe	15,8	21,6
nawozy sztuczne	12,3	11,9
bawełna	6,8	9,5
auta 772 sztuk	6.8	1213 szt. 6,2
maszyny rolnicze	6,8	5,7
żyto i pszenica	6.3	10,7
wyroby metalowe	9,6	10,0
maszyny elektryczne	5 2	3.9
skóry surowe	4 8	5,5
nafta	3,4	2,9
tytoń	3,4	3.9
koks	3,2	3,7
farby	3,2	3,0
benzyna	2,7	3,2
owoce	2,9	2,5

Ważniejsze artykuły wywozu:

	1938	1937
Drzewo	70.9	117,9
masło	54,2	45,4
dykty	20,3	22,3
świnie	16,6	9.0
len	16.7	12,7
wyroby włókiennicze	6,1	8,5
papier i papa	5,0	5,6
skóry surowe	5,0	7,6
nasiona koniczyny	4,6	5,5
bekony	4,0	3,7
celuloza	2,7	1,6
obuwie gumowe	1,5	1,1
aparaty radiowe i ich części	1,4	1,1
siemię lniane	1,3	1.4

Handel zagraniczny Łotwy z poszczególnymi krajami przedstawia się natomiast na przestrzeni 1937 i 1938 r. następująco:

	Przywóz		Wywóz		Bilans	
	w milionach Ls.					
	1938	1937	1938	1937	1938	1937
Niemcy	88,5	62,6	76,0	92,4	—12,5	+29,8
Anglia	43,9	47,8	95,0	100,1	+51,1	+52,3
St. Zj. A. P.	14,4	16,1	3,2	2,9	—11,2	—13,2
Z. S. R. R.	8,4	8,7	7,6	6,6	— 0,8	— 2,1
Holandia	3,9	5,9	8,7	9,8	+ 4,8	+ 3,9
Szwecja	6,9	8,4	4,5	3,1	— 2,4	— 5,3
Belgia	4,1	20,2	5,1	13,5	+ 1,0	— 6,7
Francja	3,7	3,8	5,1	4,7	+ 1,4	+ 0,9
Szwajcaria	5,3	2,7	0,6	2,6	— 4,7	— 0,1
Litwa	2,7	1,7	2,3	2,0	— 0,4	+ 1,7
Polska	3,3	4,6	0,6	0,8	— 2,7	— 3,8
Estonia	1,8	2,1	1,4	1,4	— 0,4	+ 0,7
Dania	1,6	5,1	0,9	1,3	— 0,7	— 3,8

Tranzyt towarów przez terytorium Łotwy w 1938 r. znacznie spadł i wyniósł 113.931 t. wobec 201.201 t. w 1937 r. Spadek tranzytu tłumaczy się ograniczeniem transportów sowieckich przez terytorium Łotwy, które w 1937 roku wyniosły 147.000 t. zaś w r. ub. jedynie 78.000 t.

ESTONIA

HANDEL ZAGRANICZNY ESTONII W 1938 R.

Handel zagraniczny Estonii wykazuje w r. 1938 ujemne saldo w wysokości 3.3 mil. kr. estońsk., wobec 5 mil. kr. estońsk. w r. 1937. O ile jednak uwzględni się, że w grudniu 1938 roku zawarto transakcje eksportowe (mają one być wykonane w 1939 r.) na ca 3 mil. kr. est., to właściwie rok 1938 był dla Estonii pod względem handlu zagranicznego — pomyślny. Ostatnio widoczna jest tendencja do ograniczenia przywozu z krajów, z którymi bilans handlowy kształtuje się od dłuższego czasu ujemnie. Tu na plan pierwszy wysuwają się Szwecja i Holandia.

Poniższe dane cyfrowe ilustrują handel zagraniczny Estonii w latach 1937 i 1938 pod względem głównych grup przywożonych i wywożonych towarów.

	Przywóz		Wywóz	
	1938	1937	1938	1937
	w mil. kr. estońskich			
Zwierzęta żywe	—	0,1	7,8	4,0
artykuły spożywcze	12,2	14,7	40,7	36,4
surowce i półfabrykaty	27,4	30,9	35,3	42,7
fabrykaty	67,3	65,1	20,1	22,9
metale i kamienie szlach.	0,3	0,2	—	—
Razem	107,2	111,0	103,9	106,0

Na odcinku eksportowym widoczny jest znaczny wzrost wywozu artykułów rolniczych. Na odcinku zaś importowym wzrósł znacznie przywóz maszyn przemysłowych i rolniczych oraz chemikalij i nawozów sztucznych.



W SPRAWIE UZYSKIWANIA KREDYTÓW NA STATKI MORSKIE W POLSCE.

W nr 71 „Monitora Polskiego" z dnia 27 marca br. podane zostały do wiadomości zasady odnośnie uzyskiwania kredytów na statki morskie.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu, w rozumieniu potrzeby ożywienia inicjatywy prywatnej na odcinku żeglugi morskiej, opracowało podstawy akcji kredytowej w formie długoterminowych pożyczek hipotecznych na zakup handlowych statków morskich w ramach kredytów dorocznie przewidzianych w budżecie Ministerstwa Przemysłu i Handlu na cele popierania polskiej żeglugi morskiej.

Zasady tej akcji zostały sprecyzowane w regulaminie o udzielaniu pożyczek (subwencyj zwrotnych) na zakup handlowych statków morskich.

W myśl powyższego regulaminu podstawę wymiaru pożyczki stanowić będzie wartość szacunkowa statku, ustalona każdorazowo przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Szacunek statku przeprowadzony zostaje bądź przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu bezpośrednio, bądź też przez osoby względnie instytucje, którym Ministerstwo powierzy w poszczególnych wypadkach przeprowadzenie czynności szacunkowych. W związku z koniecznością oceny statków znajdujących się w obcych portach, Ministerstwo Przemysłu i Handlu uzyskało zgodę angielskiego towarzystwa Lloyd's Register of Shipping, które na żądanie Ministerstwa przeprowadza szacunek wskazanego statku na koszt ubiegającego się o pożyczkę.

Ustalona na podstawie szacunku wartość statku stanowi podstawę wymiaru pożyczki według zasad następujących:

Wysokość pożyczki na jeden statek nie może przekraczać:

a) 60% wartości statku — o ile statek jest budowany na stoczni krajowej,
b) 50% wartości statku — o ile nabywany jest statek już istniejący do 10-ciu lat wieku

lub statek w budowie na stoczni zagranicznej,

c) 40% wartości statku — we wszelkich innych wypadkach.

Oprocentowanie pożyczek zostało ustalone na 2% w stosunku rocznym. Okres umorzenia pożyczek jest różny w zależności od tego, czy pożyczka dotyczy statku nowego, używanego oraz w zależności od tego, czy statek budowany jest na stoczni zagranicznej czy też krajowej według następującej tabeli:

Okres umorzenia pożyczki:

a) dla statków budowanych w kraju — do 12 lat,
b) dla statków do 10-ciu lat wieku oraz statków w budowie na stoczniach zagranicznych — do 10 lat,
c) w innych wypadkach — do 8 lat.

Pożyczki spłacane będą w równych ratach półrocznych wraz z oprocentowaniem. Pożyczki zabezpieczane będą na pierwszym miejscu hipoteki okrętowej. Ministerstwo może przyznać pożyczkę powyżej norm ustalonych w regulaminie, w takim jednak wypadku nadwyżka ponad ustalone normy winna być zabezpieczona na hipotece nieruchomości położonej w Polsce i mieścić się w pierwszej połowie szacunku nieruchomości.

Do obowiązków pożyczkobiorcy należy: składanie Ministerstwu okresowych sprawozdań finansowych z eksploatacji statku i stanu finansowego przedsiębiorstwa według wzoru i w terminach, ustalonych przez Ministerstwo, regularne opłacanie należnych świadczeń publicznych, załogi oraz wszystkich innych należności i opłat, którym przysługuje ustawowe pierwszeństwo zaspokojenia w rozumieniu postanowień Konwencji Brukselskiej z dn. 10 IV 1926 (Dz. U. R. P. Nr 33, poz. 260,261 z 1937 r.), ubezpieczenie obciążonego pożyczką statku w zakładzie lub instytucji zaakceptowanej przez Ministerstwo, przy czym polisa winna być scedowana na rzecz Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W ciągu całego czasu trwania umowy pożyczkowej statek powinien posiadać najwyższą klasę towarzystwa klasyfikacyjnego, zaakceptowanego w poszczególnym wypadku przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Ponadto uprzedniego zezwolenia Ministerstwa wymaga:

a) zbycie statku,
b) wypuszczenie statku w dzierżawę ponad 12 miesięcy,
c) obciążenie statku innymi długami hipotecznymi, które przekroczyłyby łącznie z hipoteką, ustanowioną na rzecz Skarbu Państwa 80% wartości statku,
d) dokonywanie przebudowy lub remontu statku, których koszt przekroczyłby w jednym roku gospodarczym sumę określoną w umowie pożyczkowej jako maksymalną, oraz dokonywanie wszelkich robót, któreby w istotny sposób zmieniały konstrukcję statku.

Wszelkie koszty związane z uzyskaniem pożyczki, w szczególności koszty szacunku statku, koszty notarialne oraz hipoteczne ponosi pożyczkobiorca.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu rozstrzygać będzie według swobodnego uznania o każdorazowym przyznaniu lub nieprzyznaniu pożyczki, po wysłuchaniu opinii Komisji Opiniodawczej dla hipotecznych kredytów morskich, powołanej w składzie trzech osób przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Korzystanie z subwencyj zwrotnych w formie pożyczek hipotecznych na zakup statków nie uchyla praw właściciela statku obciążonego tego rodzaju pożyczką do korzystania z subwencyj eksploatacyjnych (bezzwrotnych) lub innych form pomocy finansowej dla bandery handlowej, jakimi państwo może rozporządzać.

RUCH STATKÓW I TOWARÓW W PORTACH DANII W 1938 R.

Według duńskich oficjalnych danych statystycznych ruch statków i towarów w portach duńskich w 1938 r. i 1937 r. przedstawia się następująco:

	Statki na wejściu	Pojemność w 1000 trn.	Wyładunek w 1000 t.	Załadunek w 1000 t.
Rok 1938	90.800	17.689	13.252	4.574
Rok 1937	94.100	17.436	14.124	4.984

Z powyższego zestawienia wynika, że obrót towarów wynosił w 1938 r. razem 17,8 mil. ton, wobec 19,1 mil. ton w 1937 r. Ogólny spadek w wysokości 1,3 mil. ton powstał ze spadku wszystkich trzech pozycyj: w przywozie. w wywozie towarów za granicę oraz w kabotażu.

O dość poważnym udziale żeglugi regularnej w ogólnym ruchu statków w portach duńskich oraz ich obrotach towarowych, szczególnie w wywozie świadczy poniższe zestawienie:

Linie regularne duńskich portów

	Statki na wejściu	Pojemność w 1000 trn.	Wyładunek w 1000 t.	Załadunek w 1000 t.
Rok 1938	33.700	8.720	1.574	1.562
Rok 1937	33.300	8.401	1.716	1.645

W obrotach portów duńskich dominujący udział przypada na port w Kopenhadze, a mianowicie:

	Liczba statków	Pojemność w 1000 trn.	Przeładunek w tonach
Weszło 1938	19.940	7.471.772	5.070.202
Wyszło „	20.028	7.500.320	1.406.656

ULGI DLA ZAKUPU STATKÓW NA ŁOTWIE.

Armatorom łotewskim przyznano pewne zwolnienie od podatków nie tylko przy zakupnie statków nowych, lecz także i używanych. Statek, kupiony z drugiej ręki, jeżeli nie posiada 6 lat, zwolniony jest z podatków w roku transakcji i przez następne 4 lata. O ile tonaż nie ma jeszcze 15 lat, zwolnienie obowiązuje przez 2 lata po transakcji. W każdym wy-

padku Ministerstwo Skarbu ma prawo przedłużyć zwolnienia na dalsze 2 lata. Przywileje powyższe datujące się od 1 stycznia 1939 roku dotyczą tylko obywateli łotewskich oraz towarzystw armatorskich, o kapitale przynajmniej w 50 proc. łotewskim.

PODWYŻKA OPŁAT W TRIEŚCIE.

Z dniem 1 kwietnia br. nastąpiła w Trieście generalna podwyżka opłat o 10 proc. za wyjątkiem niektórych opłat dotyczących za — i wyładunku, robót poza normalnym czasem pracy, opłat dzierżawnych, opłat za wodę do picia i słomę. Podwyżka nastąpiła w związku z generalną podwyżką płac urzędników państwowych i półpaństwowych, jaka miała miejsce dn. 15 marca br. Sfery portowe triesteńskie sądzą, że opłaty portowe wskutek dewaluacji lira są tak niskie, że podwyżka, o której mowa, nie przyczyni się do pogorszenia konkurencyjności portu.

POMOC RZĄDOWA DLA TRAMPINGU W HOLANDII.

Na dorocznym zebraniu związku armatorów holenderskich prezes związku p. Fontein, omawiając projekt rządu holenderskiego w sprawie rekonstrukcji i rozwoju floty handlowej, wyraził powątpiewanie co do skuteczności rządowej pomocy finansowej dla budowy trampów: zbyt wielka jest różnica między obecnymi niskimi stawkami frachtowymi a poziomem tych stawek, któreby zapewniały rentowność eksploatacji nowozbudowanego trampa. Prezes wyrażając żal, że nie został zorganizowany międzynarodowy pool trampowy na wzór poolu tankowców, zaznaczył jednocześnie, że przypuszczalnie będzie utrzymany system umownych stawek minimalnych, aczkolwiek widoki na międzynarodową współpracę w przewozach morskich są obecnie gorsze, niż przed rokiem.

30-LECIE PORT OF LONDON AUTHORITY.

Przed 30 laty oddano doki oraz urządzenia portu londyńskiego towarzystwu „Port of London Authority", powołanemu do życia przez parlament w 1908 r. Do tego czasu zarząd portu spoczywał w rękach różnych instytucyj, co nie wpłynęło dodatnio na jego rozwój, gdyż interesy towarzystw niezawsze szły w parze z interesami portu. P. L. A. stworzyła nowy program reorganizacji, który zrealizowała w ciągu 20-letniego okresu. Do najważniejszych prac w tym czasie należy pogłębienie kanałów i wejścia do portu na Tamizie od 27 do 37 stóp. oraz wyposażenie doków i nabrzeża w zupełnie nowoczesne urządzenia, dzięki którym przeładunek może odbywać się sprawniej. Ruch statków od 1909 do 1937 wzrósł z 38,5 miln. trn. do 62,645,758 trn, a obroty towarowe z 25 miln. ton do 42 miln. ton.

Liczba dźwigów wzrosła z 970 do 1340, przy czym o ile najsilniejszy dźwig w 1909 r. unosił 50 ton, obecne krany unoszą po 150 ton. Wartość inwestycyj portowych wzrosła z 23 miln. Ł. do 39 miln. Ł.

SPRAWY MORSKIE NA KONGRESIE PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO.

Na zjazd prawa międzynarodowego, który odbędzie się we wrześniu br. w Hamburgu, Francuskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego (Association francaise du Droit maritime) przygotowało trzy wnioski, a mianowicie w sprawie transportu „ślepych pasażerów", w sprawie modyfikacji Międzynarodowej Konwencji Brukselskiej z 25 VIII 1924 r. o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków i wreszcie w sprawie strony prawnej morskiego przewozu pasażerów.

BUDOWA NOWEGO TONAŻU W I KWARTALE 1939 R.

Światowy tonaż handlowy w budowie na koniec marca br. wynosił 2 704 tys. ton z czego 22,1% znajduje się w budowie w Anglii a 77,9% w innych krajach. Omawiany stan tonażu w budowie jest o 35 tys. ton wyższy, niż w poprzednim kwartale (IV — 1938 r.) i sięga rekordowych cyfr za drugi kwartał 1930 r. i 1937 r. Głównymi krajami budowy nowego tonażu handlowego są poza Wielką Brytanią — Stany Zjednoczone Ameryki Północnej — 421 tys. ton, Niemcy — 381 tys. ton, Japonia — 307 tys. ton, Holandia — 243 tys. ton, Włochy — 217 tys. ton, Dania — 133 tys. ton i Szwecja 128 tys. ton.

Wśród budowanych statków jest 17 parowców i 46 motorowców o tonażu pomiędzy 8—10 tys. ton każdy, 13 parowców i 42 motorowców o tonażu od 10 — 20 tys. ton, 2 parowce i 2 motorowce od 20 — 30 tys. ton i 4 parowce przewyższające każdy 30 tys. ton.

REORGANIZACJA PORTÓW FRANCUSKICH LE HAVRE I BORDEAUX.

Na podstawie ostatnich dekretów Rządu Francuskiego odebrano Izbom handlowym prawo zarządu portami w Le Havre i Bordeaux, przy czym Ministerstwo Skarbu zamierza po kolei odebrać i innym Izbom kierownictwo nad portami.

W związku z tym w parlamencie nastąpił protest a Association des Grands Ports wydała memoriał, w którym dowodnie przekonywuje, że o ile przed wojną wyposażenie portów francuskich pozostawiało wiele do życzenia, to obecnie, dzięki pracy Izb stoją one prawie wszystkie na odpowiednim poziomie. Nie ma więc potrzeby, jak wykazują izby, powrotu do stanu sprzed wojny, kiedy wyposażenie i urządzenia portów znajdowały się w stanie, nie odpowiadającym wymogom wojskowym.

UŁATWIENIA DLA IMPORTU TOWARÓW REGLAMENTOWYCH DO DANII.

W związku z kwestią zaopatrzenia Danii w pewne artykuły surowcowe, wydane zostało przez Duńską Centralę Dewiz zarządzenie dopuszczające dodatkowy import towarów z zagranicy. Jak wynika z komunikatu Centrali Dewiz, gotowa jest ona przydzielić importerom dodatkowe kwoty dewizowe na dopełnienie wspomnianych zapasów.

Uwzględniony w pierwszym rzędzie będzie import z krajów, które głównie zaopatrywały dotychczas rynek duński omawianymi produktami.

Dewizy mogą być przydzielane nie tylko dotychczasowym, uprawnionym do przywozu importerom, ale również i importerom nowym, za zgodą oczywiście kompetentnych organizacyj handlowych.

Lista artykułów, których przywóz do Danii może być powiększony jest następująca:

	Nr towarowy według reglamentacji dewizowej
Chmiel	0512
Ekstrakty i esencje	0705
Przędza wełniana	0805
Nici bawełniane i lniane	0812
Jedwab naturalny i sztuczny	0814
Przędza bawełniana i lniana	0815
Przędza jedwabna i sztucznego jedw.	0816
Płachty lniane, impregnowane (brezenty) oraz płótno żaglowe	1002
Cerata i linoleum	1004
Opony gumowe dla samochodów	1501
Soda kalcynowana	2108
Chemikalia podlegające opłacie celnej	2113
Chemikalia nie podlegające opłacie celnej	2120
Ultrimaryna, indygo, farby anilinowe	2115
Sól	2215
Płyty metalowe	2419
Belki żelazne	2421
Żelazo kształtowe w prętach	2422
Żelazo kształtowe w kręgach (bednarkach)	2423
Płyty i blacha	2437

WYSTAWIANIE DOKUMENTÓW PRZEWOZOWYCH DO BRAZYLII.

W Brazylii obowiązują ścisłe przepisy w sprawie znakowania towarów importowanych do Brazylii. W wypadku, o ile eksporter zagraniczny popełni jakiekolwiek przeoczenie w zakresie znakowania, następuje przede wszystkim zatrzymanie towaru w urzędzie celnym brazylijskim, a następnie importer musi opłacić specjalną opłatę dodatkową i karę. Oczywiście kwota ta obciąża firmę eksportową i podraża w znacznym stopniu koszt towaru. Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę wszystkim zainteresowanym eksporterom na konieczność ścisłego przestrzegania istniejących przepisów w zakresie znakowania towaru przy wywozie do Brazylii. Przede wszystkim zaznaczyć należy, że znakowanie musi być we wszystkich dokumentach identyczne i zgodne ze znakiem, znajdującym się na danym towarze.

Tekst zarządzenia urzędu celnego w sprawie znakowania znajduje się w Państwowym Instytucie Eksportowym i może być na żądanie dostarczony zainteresowanym.

Należy zaznaczyć, że sprostowanie znaków na przesyłce może być przeprowadzone tylko po dokładnym zbadaniu i przedłożeniu dowodów, z których istotnie wynika, że przesyłka jest własnością, lub też jest przeznaczona dla danego importera, proszącego o sprostowanie niewłaściwie postawionych znaków. Badania takie muszą być bardzo szczegółowe, a jeżeli nie zgadza się waga brutto umieszczona na dokumentach i waga stwierdzona przy wyładunku, sprostowanie znaków lub numerów przy braku faktur handlowych lub konsularnych również jest całkowicie niemożliwe.

Okólnik urzędu celnego przewiduje również, że z uwagi na fakt częstego wnoszenia podań o sprostowanie znaków, numerów itp., zainteresowani będą karani wysoką grzywną, przy czym odpowiednie władze celne mają odnotowywać firmy, które wnoszą podania o sprostowanie znaków.

OPŁATY ZA PRZEKAZY PŁATNOŚCI W BRAZYLII.

W dniu 23 III br. dekretem Prezydenta Republiki zostały podniesione opłaty za przekazywanie za granicę środków płatniczych w sposób następujący:

z 3% na 5% przy przekazywaniu należności importowych i pokrycia frachtów eksportowych oraz

z 6% na 10% przy pokrywaniu wydatków zagranicznych przez towarzystwa prowadzące przedsiębiorstwa użyteczności publicznej, przesyłaniu dywidend i zysków w ogólności, innych przekazach.

Zwyżka opłat obowiązuje dla wszystkich kontraktów nie zamkniętych przed dniem 25 marca 1939 r.

WYKŁADY O WYMIANIE HANDLOWEJ POLSKI Z AMERYKĄ ŁACIŃSKĄ.

Izba Handlowa Polsko-Łacińsko-Amerykańska przystąpiła do zorganizowania cyklu wykładów, poświęconych wymianie handlowej Polski z krajami Ameryki Łacińskiej. Wykłady na „Kursie Wiedzy Praktycznej o Wy-

mianie Handlowej Polski z krajami Ameryki Łacińskiej" rozpoczęto w dniu 20 bm. wykładem inauguracyjnym p. Ministra Władysława Mazurkiewicza pt. „Kraje Ameryki Łacińskiej, jako rynek zbytu i zakupu". Kurs ma na celu przeszkolenie osób pracujących lub pragnących pracować w handlu z Ameryką Łacińską i dostarczenie praktycznych informacyj. W programie uwzględnione zostały wszystkie najważniejsze gałęzie polskiego eksportu i importu w handlu z Ameryką Łacińską.

Czas trwania kursu: od 20 kwietnia do 24 maja rb. Wykłady odbywać się będą w lokalu Izby, 3 razy w tygodniu: w poniedziałki, środy i piątki po 2 godziny dziennie (godz. 17—19). Opłata za kurs wynosi zł 30,—. Dla studentów — zł 15.

Bliższych informacyj udziela i zapisy przyjmuje Sekretariat Izby Handlowej Polsko-Łacińsko-Amerykańskiej, Mokotowska 12 m. 1, tel. 9-22-90 w godz. od 9—15.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH W RODEZJI PÓŁNOCNEJ.

Aczkolwiek stosunki handlowe Polski z Rodezją Północną nie są duże, to jednak wykazują z roku na rok poprawę. O obrotach ogólnych Rodezji Północn. świadczą poniższe dane:

Import

	1938	1937
	w £	
A. Towary.		
1. Pośredni:		
Z Unii Południ. Afr.		
Produkty południ.-afr.	706.073	631.355
Produkty obce	364.722	356.624
Z Rodezji Południ.		
Produkty południ.-afr.	855.707	706.797
Produkty obce	858.489	805.603
2. Bezpośredni:		
Przez porty Unii Poł. Afr.	179.679	149.857
Przez Lobito Bay (Angola)	95.885	66.033
Przez Beirę (Mozambik)	1.920.795	1.178.396
Innymi drogami	133.078	110.221
Razem	5.114.428	4.004.886
B. Zakupy rządowe.		
Z Unii Południ. Afr.	408	342
Z Rodezji Południowej	11.989	8.879
Z innych krajów	40.768	37.726
Razem	53.165	46.947
C. Monety.	56.100	34.596
Ogółem import:	5.223.693	4.086.429

Eksport

	1938	1937
Towary	10.130.941	12.021.542
Monety	3.900	9.057
Ogółem:	10.134.841	12.030.599

Ponieważ opublikowane obecnie statystyki nie uwzględniają pozycji odnośnie wymiany z poszczególnymi krajami, nie da się przytoczyć cyfr dotyczących Polski.

Przyjmując jednak, że za r. 1938 zmiany w imporcie z Polski w porównaniu do r. 1937, mogą być zbliżone do różnic między latami poprzednimi, można sądzić, że w r. ub. import Rodezji Północnej z Polski zamknął się sumą bliską £ 6.000.

Import Rodezji Północnej z Polski.

	1937	1936
	w £	
A. Bezpośredni		
Przez porty Unii Połudn. Afr.	208	175
Przez Beirę i innymi drogami	1.122	904
B. Pośredni		
Z Unii Połudn. Afryk.	268	106
Z Rodezji Południowej	3.763	2.999
Razem	5.361	4.424

Odnośnie cyfr globalnych handlu zagranicznego Rodezji Północnej należy przede wszystkim podkreślić, że jej import towarowy zwiększył się w roku 1938 bardzo wydatnie (plus £ 1.109.542, czyli 27%), ponadto, że swój bilans handlowy zamknęła ona ogromnym saldem dodatnim, równającym się niemal wartości całego importu, mimo, że wyniki jej eksportu były w roku 1938 dużo słabsze niż w r. poprzednim.

W rubryce importu tej kolonii zwraca ponadto uwagę pozycja operacyj handlowych, dokonywanych przez port w Beirze, świadcząca, że gros towarów, sprowadzanych bezpośrednio przychodzi przez ten port w Portugalskiej Afryce Wschodniej.

W stosunkach z Polską — Rodezja Północna w r. 1937 zwiększyła swe zakupy o £ 1.117, czyli 26%, analiza poszczególnych pozycyj wykazuje jednak, że towary polskie nie przenikają do tej kolonii najdogodniejszą drogą, tj. przez Beirę, lecz są sprowadzane via Rodezja Południowa (w stosunku przeszło 3-krotnie większym), co nie może nie odbić się na ich cenie (przez najprawdopodobniej wyższe koszty zbędnego pośrednictwa, droższy fracht, wolniejsze tempo dostaw etc.) i co za tym idzie — ich pokupności i świadczy, że polskie kupiectwo eksportowe nie posiada jeszcze dostatecznie rozgałęzionych i rozwiniętych stosunków bezpośrednich ze sferami handlowymi omawianej kolonii.

Mocna pozycja gospodarcza Rodezji Północnej (liczącej 10.500 europejczyków i ca 1.400.000 tubylców, oraz zajmującej powierzchnię 745.760 km kw.), winna więc bliżej zainteresować naszych eksporterów. W celu umożliwienia orientacji, jakie artykuły mogłyby głównie wchodzić w rachubę, podajemy poniżej listę towarów ciekawych dla eksporterów polskich, wg danych za rok 1937.

	Ogólny import	Import z Polski w £
Konserwy spożywcze (mięsne, rybne, jarzynowe, owocowe etc.)		
Wyroby cukiernicze (czekoladki itp.)		
Konfekcja	90.000	825
Wszelka bielizna	67.000	—
Kapelusze, czapki itp.	13.000	—
Skarpetki, pończochy		
Koce, kołdry itp.	58.000	128
Tekstylne artykuły szmuklerskie	44.000	—
Materiały łokciowe, bawełniane	200.000	—
Materiały łokciowe, sztuczno-jedw.	11.000	—
Szale	2.800	1.811
Narzędzia rolnicze (pługi i inne)	20.000	1.834
Wyroby z żelaza i stali (kątowe, U, okrągłe itp.	54.000	3
Rury	100.000	—
Łączniki do rur	31.000	—
Blacha płaska, galwan. etc.	82.000	—
Śruby, mutry, nity	26.000	—
Naczynia emaliowane	19.000	300
Narzędzia mechaniczne	15.000	—
Różne wyroby z żelaza i stali	70.000	5
Siatki (przeciw komarom)	4.000	—
Żarówki elektr.	8.000	—
Lampy naftowe i inne	9.000	—
Cement (prawie całkowicie z Rod. Pol.)	47.000	—
Szkło i porcelana	10.000	—
Świece	6.000	—
Smoła i kreozot	4.000	—
Farby olejne itp.	12.000	—
Związki potasowe	24.000	—
Karbid	13.000	—
Drzewo nieobrobione	59.000	260
Dykty	1.200	—
Meble	18.000	—
Wyroby stolarskie	11.000	—
Środki wybuchowe	190.000	—
Lonty	32.000	—

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 KWIETNIA 1939 R.

CZECHY I MORAWY. Ostatnio zostało obniżone cło na przeciąg jednego roku na surowy i topiony smalec wieprzowy; do 31 III 1940 roku będzie obowiązywała na wieprzowy smalec surowy stawka celna w wysokości 90 koron od 100 kg i na topiony smalec wieprzowy 120 koron od 100 kg.

Z treści rozporządzenia z dn. 27 III 39 wynika, że import maszyn i aparatów, których nie produkuje się w kraju, a które przeznaczone są dla zracjonalizowania produkcji krajowej, korzysta z cła ulgowego. Rozporządzenie dotyczy w ogóle maszyn i aparatów zamieszczonych w 40 klasie towarowej taryfy celnej (z wyjątkiem poz. 531, 532, 534 i wyjąwszy uwagę do poz. 538) a mianowicie maszyny uwzględnione w poz. 539 (za wyjątkiem motorów i dynamo stosownie do uwagi do poz. 539), dalej z poz. 543 maszyny elektryczne i aparaty oraz instalacje elektryczne, z poz. 553 d. — traktory i pługi motorowe. Ulgi celne mają zastosowanie nie tylko do całych maszyn ale również i do ich części. Ulgi celne wahają się w granicach od 15—25%; dla traktorów i pługów motorowych są one nawet wyższe, bo sięgają 40%. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 IV 39 r.

EIRE. Zmienione zostało cło na butelki szklane i inne naczynia ze szkła oraz na płytki metalowe. (4 IV 39).

ESTONIA. W dzienniku urzędowym z dnia 4 IV 1939 r. ogłoszone zostało zarządzenie Min. Gospodarki, mocą którego przedsiębiorstwa, eksportujące wyroby szklane kryształowe, korzystać mogą z 60-procentowej obniżki cła przy przywozie wyrobów fajansowych i porcelanowych, objętych pozycją 75 p. 1 estońskiej taryfy celnej.

FINLANDIA. Rozporządzeniem z dnia 30 XII 1938 wprowadzono zmianę przepisów o przedstawianiu świadectw z dnia 16 XII 34 jak i z dnia 21 V 37. Świadectwa pochodzenia winny być załączone do następujących towarów:

1) drzew owocowych,

2) tkanin z bawełny, niebielonych i niefarbowanych jak również i bielonych o wadze nie przekraczającej 100 g nie wyższej jednak niż 250 g na metr^2,

3) tkanin z wełny albo włosia zwierzęcego na ubrania i odzież wierzchnią,

4) sportowych i letnich butów na podeszwach kauczukowych i posiadających górną część z materiału również oblanego kauczukiem.

FRANCJA. Stosownie do obowiązujących przepisów przy imporcie do Francji świeżych owoców i jagód wymagane jest dołączanie świadectw pochodzenia. Świadectwa te muszą być wystawiane według specjalnego wzoru (wzór w P. I. E.) w języku polskim i francuskim. Brak świadectwa może spowodować niedopuszczenie towaru do importu do Francji.

W „Journal Officiel" Nr 51 z dnia 1 III 1939 r. zostało ogłoszone zarządzenie francuskiego Ministerstwa Rolnictwa dotyczące wwozu do Francji włosia surowego i preparowanego.

Dopuszczone do wwozu będą jedynie przesyłki włosia zaopatrzone w specjalne zaświadczenie weterynaryjne, wydane przez oficjalne organy służby weterynaryjnej kraju eksportującego, stwierdzające iż włosie eksportowane zostało wydezynfekowane przy zastosowaniu procesów następujących:

1) przez poddanie włosia w przeciągu 15 minut działaniu pary wodnej pod ciśnieniem przy temp. 115°C.

lub

2) przez poddanie włosia w przeciągu 30 minut działaniu pary wodnej pod ciśnieniem przy temp. 103°C.

Zaświadczenie odnośne winno zawierać wszelkie dane pozwalające stwierdzić, iż dotyczy ono istotnie danej przesyłki.

Zarządzenie powyższe zaczyna obowiązywać w terminie dni 60 od dnia jego ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym (tj. od dnia 1 V 39). Wzór znajduje się w P.I.E.

HOLANDIA. Z dniem 1 kwietnia rb. przedłużono okres kontyngentowania następujących towarów w Holandii:

	okres bazowy	Przydział autonom.	Bieżący okres kontyngentow.
Węgiel, koks i brykiety	1935	30% wagi br.	1. 4. 39-1. 4. 40
Wyroby z juty	1936-1937	10% ,, ,,	1. 4. 39-1. 4. 40
Wyroby nożownicze częściowo metalowe . . .	1934	70% wartości	1. 4. 39-1. 4. 40
Wyroby nożownicze całkowicie metalowe . .	1934	15% ,,	1. 4. 39-1. 4. 40
Ryż: łuszczony . . .	1.4.36-1.4.38	70% wagi nt.	1. 4. 39-1. 1. 40
łom i mielony . . .	1.4.37-1.4.38	50% ,, ,,	1. 4. 39-1. 1. 40
mączka na paszę . .	1.4.36-1.4.38	100% ,, ,,	1. 4. 39-1. 1. 40
Guziki obszyte bawełną	1935/36/37	30% grosów	1. 3. 39-1. 3. 40

W porównaniu z poprzednim okresem kontyngentowania na uwagę zasługuje zmniejszenie przydziału autonomicznego dla węgla, koksu i brykietów — z 60% na 30%.

GRECJA. Na rok gospodarczy 1939-40 ustalono nowe opłaty wywozowe przy eksporcie tytoniu, koryntek i sułtanek oraz fig. Opłaty te są zróżniczkowane zależnie od okolic, gdzie towary zostały wyprodukowane oraz zależnie od ich gatunku. — Przywóz karoseryj samochodowych został zwolniony z reglamentacji przez przeniesienie z listy C na listę B. Zwolnieniu nie podlegają motory samochodowe.

Zniesione zostało amerykańskie cło wyrównawcze na holenderskie produkty mleczne pod warunkiem, że produkty te wysyłane będą bezpośrednio z Holandiii oraz że zaopatrzone będą w urzędowy dokument stwierdzający, że rząd holenderski nie wypłacił na ten artykuł żadnej premii.

INDOCHINY. Dla skuteczniejszego przeprowadzenia zakazu przywozu na wszelkie zagraniczne napoje alkoholowe postanowiono, że sprzedaż tych artykułów wykonywać mogą tylko kupcy, posiadający zezwolenie przywozu.

NIEMCY. Wg rozporządzenia ministra finansów i ministra spraw wewnętrznych z dnia 28 III 39, weszły w życie przepisy niemieckiego ustawodawstwa celnego w dniu 22 III 39 dla okręgu kłajpedzkiego. Dotychczasowa granica celna między Rzeszą a okręgiem kłajpedzkim została zniesiona.

PORTUGALIA. Na podstawie oświadczenia ministerialnego zostało podane do wiadomości, że dopuszczalne jest pakowanie kartofli w skrzyniach mieszczących od 9 do 10 kg. Skrzynie winny posiadać następujące wymiary: 38,5 cm długości, 23,5 cm szerokości, 17 cm wysokości.

SOMALI FRANC. Dekretem z dnia 9 IV 39 zakazano przewozu i wywozu broni i amunicji oraz innych materiałów wojennych przez terytorium Somali Franc. Wyjątkowych zezwoleń udzielać może gubernator.

SYRIA I LIBAN. Zgodnie z libańskim prawem budżetowym na rok 1939 z dn. 21 II 39 weszło w życie rozporządzenie ustalające podatek od importowanego cementu na 2 funty libańskie od 1 tony.

SZWAJCARIA. W szwajcarskim dzienniku urzędowym z dnia 31 III 39 została opublikowana uchwała z 27 III 39 o podwyżce opłat dodatkowych na paszę:

Szwajcarska Spółdzielnia zbożowa zostaje upoważniona do podniesienia opłat dodatkowych zarówno na paszę jak i na słomę, na ściółkę torfową i sadzeniaki:

Poz. tar. cel.	wykaz towarów	Dodatek od 100 kg
1b	pszenica na paszę	7
2b	jęczmień na paszę	7
45a	sadzeniaki	0,50
211a	słoma	0,50
211b	ściółka torfowa	0,50
212	siano	0,25
	mąka z siana	5,—

Na podstawie zarządzenia z dnia 20 lutego 1939 r. import siana wymaga uzyskania pozwolenia od związkowego Urzędu Weterynaryjnego, przy czym podania muszą być złożone za pośrednictwem Centrali Zbóż i środków pastewnych. Ponadto importer musi zawiadomić urząd weterynaryjny kantonalny o każdej przesyłce, podając jej wagę, pochodzenie, numer wagonu, stację przeznaczenia w Szwajcarii itp. Każda przesyłka musi być zaopatrzona w świadectwa, stwierdzające, że siano zostało zebrane w miejscowości wolnej od pryszczycy co najmniej w okresie 6 miesięcy. Transport nie może następować w wagonach przeznaczonych do przewozów bydła. Wagony muszą być przed załadowaniem poddane dezynfekcji, a po załadowaniu zaplombowane.

SZWECJA. Szwedzkie zakłady w Västerås podały wniosek o wprowadzenie cła na biel cynkową w wys. 10 kr. od 100 kg. Zarówno jednak Generalny Urząd Celny jak i Kolegium Handlowe odniosły się do powyższego wniosku nieprzychylnie. Wskutek tego należy przewidywać, że rząd ze swej strony nie będzie zajmował się przynajmniej obecnie wprowadzeniem cła na biel cynkową.

UNIA POŁUDN.-AFRYKAŃSKA. W urzędowej gazecie Nr 2612 z dnia 3 III 39 ukazało się zarządzenie, na mocy którego siano i słoma jako środki służące do opakowania mogą przy imporcie do Unii tylko wówczas mieć zastosowanie, o ile zapakowane w nie towary będą po przybyciu do Unii leżały na składach jeszcze cztery miesiące, lub o ile zostanie udowodnione na podstawie specjalnego urzędowo wystawionego zaświadczenia, że słoma lub siano były w ciągu ostatnich czterech miesięcy przed użyciem na opakowanie przechowywane w miejscach zabezpieczonych od pryszczycy. Podobne zaświadczenia urzędowe wymagane są przez władze Unii od siana i słomy przeznaczonych na paszę dla bydła.

WENEZUELA. Cło na gwoździe z drutu (poz. 305 B) obniżone zostało z 0,90 boliw. na 0,60 bol. od 1 kg (30 I 39). Zarządzeniem z dnia 7 III 39 zwolniono od cła przywozowego flaszki na mleko (poz. 449). Obniżone zostało dalej cło na filtry, na wodę, na wanny kąpielowe oraz ustalono stawkę celną na sportowe obuwie gumowe w wysokości 8 boliw. i na obuwie kąpielowe — 3 boliwary od 1 kg brutto.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Różne. Firma ekwadorska interesuje się importem różnych tanich artykułów. P/9023/21/ID.

Zamknięcia porcelanowe do butelek. Firma londyńska pragnie nawiązać kontakt z producentami wymienionych artykułów. P/9804/65/ID.

Łączenia azbestowo-fibrowe prasowane. Firma londyńska pragnie nawiązać kontakt z odnośnymi producentami. P/9809/59/ID.

Chemikalia. Firma palestyńska interesuje się importem artykułów chemicznych służących do wyrobu lekarstw. P/9484/47/ID.

Szkło opalowe dla lamp stołowych. Firma londyńska pragnie nawiązać kontakt z producentami, celem reeksportu do Afryki. P/9667/63/ID.

Terpentyna. Firma angielska interesuje się importem terpentyny i produktów smołowcowych. — P/9664/95/ID.

Kafle ścienne i podłogowe. Firma kanadyjska nawiąże kontakt z producentami. P/9970/65/ID.

Naczynia gliniane. Firma z Filadelfii nawiąże kontakt z producentami. P/10176/23/ID.

Sadze gazowe i żywica z drzew iglastych. Firma węgierska nawiąże kontakt z producent. P/10323/47/ID.

Szkło samochodowe, nie rozpryskujące się. Firma amerykańska interesuje się importem powyższego artykułu. P/10236/65/ID.

Skóry. Firma filipińska poszukuje skór podeszwowych do obuwia i prosi o oferty wraz z próbkami. P/9421/59/M.

Węże pożarnicze. Firma angielska interesuje się zakupem 2½ do 3 milionów płóciennych węży pożarniczych. P/9444/64/M.

Różne włókiennicze i tania konfekcja. Firma południowo-afrykańska poszukuje zastępstw w wymienionych branżach. P/9449/95/M.

Konfekcja. Firma angielska, która dotychczas opracowywała towary czeskie, interesuje się importem z Polski skórzanych wyrobów, jak: obuwie, rękawiczki, paski, torebki oraz konfekcji odzieżowej, bieliźnianej i drobnej, jak również trykotażowej. P/9694/95/M.

Taśmy gumowe. Finlandzka firma agenturowa poszukuje kontaktów z polskimi fabrykami tasiem (wstążek) gumowych, posiadających zapotrzebowanie klienteli w wysokości 800 tys. metrów bież. różnych gatunków i rodzajów rocznie. P/9724/64/M.

Różne. Firma holenderska pragnie rozszerzyć zbyt towarów polskich w tym kraju i poszukuje nowych zastępstw polskich fabryk włókienniczych. P/9833/46/M.

Konfekcja. Firma angielska zapytuje o dostawy polskiej odzieży męskiej taniej i średniej jakości oraz kombinezonów. P/9806/64/M.

Sznurki i cerata. Firma peruwiańska pragnie objąć przedstawicielstwo firmy polskiej, eksportującej sznurki konopne w kłębkach różnych grubości i wymiarów, ceraty na stoły itp. P/9710/22/3.A./M.

Tyki materacowe. Firma kanadyjska poszukuje dostawców tkanin materacowych w lepszych gatunkach i prosi o oferty. P/9922/46/M.

Tkaniny meblowe. Firma australijska pragnie sprowadzać z Polski materiały na obicia do mebli. P/10047/46/M.

Różne. Firma amerykańska prosi o oferty na kilimy, materiały wsypowe w kolorze czerwonym, niebieskim i białym oraz różne drobne. P/10078/4.H./M.

Jaja. Belgijski związek łowiecki, zapytuje o ewent. dostawców jaj kuropatw szarych, które posłużyłyby do celów wylęgowych. R/6214/31/S.

Skóry. Kanadyjski agent pragnie objąć przedstawicielstwo firmy polskiej, zainteresowanej w eksporcie skór surowych. W grę wchodziłyby w pierwszym rzędzie solone skóry cielęce o wadze 3—8 funtów, poza tym zaś skóry bydlęce. R/9354/30/S.

Różne. Firma importowo-agenturowa w Peru interesuje się importem owoców suszonych oraz groszku w puszkach. R/9710/22/3.A./S.

Proszek kakaowy. Firma angielska zainteresowana jest w imporcie taniego proszku kakaowego. — R/9853/60/S.

Przetwory owocowe. Poważna firma importowa na Jawie poszukuje kontaktu z polskimi producentami soków owocowych, jamów oraz konfitur. Artykuły te mogłyby znaleźć zbyt na rynku jawajskim, przy czym jednak dwa ostatnie musiałyby być opakowane w puszki metalowe, a nie w naczynia szklane. R/10166/60/S.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

KOMUNIKACJA PORTÓW GDYNI I GDAŃSKA Z DALSZYM ZAPLECZEM WOBEC OSTATNICH ZMIAN POLITYCZNYCH W EUROPIE ŚRODKOWEJ

W ostatnim czasie prasa gospodarcza często omawia skutki zmian politycznych w Europie Środkowej. Dużo uwagi poświęca się przy tym również zagadnieniu komunikacji portów w Gdyni i Gdańsku z ich dalszym zapleczem, którego poważna część dostała się pod bezpośredni wpływ polityki komunikacyjnej Niemiec. Anschluss Austrii, aneksja Sudetów, inkorporacja Czech i Moraw oraz nieoficjalny protektorat nad Słowacją, zbliżyły Niemcy do

państw Europy południowo-wschodniej, a tym samym rozszerzyły zasięg działania niemieckich portów morskich. Niewątpliwie, tak jest istotnie. Ale trzeba zwrócić uwagę na jeden ważny moment, naświetlający to zagadnienie z innej strony. Otóż zmiana granic państwowych mogła się odbyć w ciągu jednej godziny czy dnia. Przebudowanie natomiast całego systemu taryf kolejowych, a przede wszystkim nagięcie go do sztucznie wytworzonych granic państwowych przedstawia nielada trudności. Opracowanie nowych taryf, przeprowadzenie poważniejszej reformy układu taryf, przystosowanie ich do nowej koniunktury politycznej lub handlowej wymaga w każdym wypadku dużej pracy przygotowawczej, specjalnych badań gospodarczych. Stąd też tranzytowe transporty towarów do Czech i Moraw a nawet do Sudetów, aczkolwiek zmniejszone, w dalszym ciągu idą przez porty w Gdyni i Gdańsku.

Zbliżenie natomiast Niemiec do Węgier i Rumunii oraz do innych krajów bałkańskich, nie jest zbyt groźne dla tranzytu tych krajów przez porty p. o. c. Z jednej strony fakt uzyskania wspólnej granicy polsko-węgierskiej a w związku z tym ułożenie bezpośredniej taryfy polsko-węgierskiej, siłą rzeczy skieruje transporty z i do Węgier przez porty w Gdyni i Gdańsku, w większym aniżeli dotychczas stopniu; z drugiej strony wzrastająca angielsko-rumuńska wymiana towarowa na tle ostatniej sytuacji politycznej również zwiększy transporty tranzytowe przez polskie porty. — Wyrazem tych tendencyj obecnie jest duże zainteresowanie Gdynią wśród angielskich ekspedytorów.

Poza tym sprzyjającym czynnikiem dla polskich portów jest prawdopodobieństwo, że polityka taryfowa niemieckiego systemu komunikacyjnego ze względów zarówno gospodarczych, jak i politycznych nie może stwarzać zbyt taniej drogi dla towarów angielskich konkurujących na rynku bałkańskim. A więc i z tego tytułu też nie należy liczyć się ze spadkiem tranzytu przez porty p. o. c. — Spadek tranzytu czechosłowackiego zrekompensuje wzrost tranzytu do Węgier i Rumunii, przy czym decydującym czynnikiem będzie tu wybór niezależnej drogi przewozu, która zwłaszcza w obecnej sytuacji politycznej, na szlaku Bałtyk — kraje Europy południowo-wschodniej, prowadzi wyłącznie przez polskie porty.

W chwili obecnej w komunikacji z portami w Gdyni i Gdańsku mają zastosowanie następujące taryfy:

Z Czechami i Morawami:

1) taryfa polsko-czechosłowacka portowa, z wyjątkiem stacyj zaolziańskich i sudecko-niemieckich, skreślonych z tej taryfy z ważnością od dnia 1 listopada 1938 r.

2) taryfy specjalne PT-1 i PT-2, zawarte w Cz. II taryfy P. K. P. w zeszycie 4-ym, obejmującym taryfy tranzytowe.

ze Słowacją:

1) taryfa polsko-czechosłowacka portowa, taryfę tę można również stosować do stacyj słowackich i Rusi Podkarpackiej przyłączonych do Węgier.

2) taryfy specjalne PT-1 i PT-2, zawarte w Cz. II taryfy P. K. P., w zeszycie 4, obejmującym taryfy tranzytowe.

z Rumunią:

1) taryfa polsko - rumuńska związkowa a w szczególności specjalny zeszyt tej taryfy dla komunikacji z portami.

2) taryfy specjalne PT-1 i PT-2, zawarte w Cz. II taryfy P. K. P., w zeszycie 4, obejmującym taryfy tranzytowe.

z Węgrami:

1) taryfa polsko-czechosłowacko portowa od i do stacyj czechosłowackich przyłączonych do Węgier oraz od i do dawniejszych punktów granicznych czechosłowacko-węgierskich.

2) taryfy specjalne PT-1 i PT-2, zawarte w Cz. II taryfy P. K. P., w zeszycie 4, obejmującym taryfy tranzytowe.

3) kombinowana taryfa polsko-czechosłowacka dunajowa z przeładunkiem w Bratislawie.

z Jugosławią:

1) taryfa polsko - jugosłowiańska związkowa.

2) taryfa polsko-czechosłowacka portowa do dawniejszych punktów granicznych czechosłowacko-węgierskich, dalej taryfa węgierska wewnętrzna, a następnie wewnętrzna taryfa jugosłowiańska.

3) taryfa polsko-rumuńska portowa przez Rumunię, a następnie wewnętrzna taryfa jugosłowiańska.

4) kombinowana taryfa polsko-czechosłowacka dunajowa z przeładunkiem w Bratislawie.

z Bułgarią:

1) przez Rumunię taryfa polsko-rumuńska związkowa, aneks nr 211 i nr 213.

2) kombinowana taryfa polsko-czechosłowacka dunajowa z przeładunkiem w Bratislawie.

z b. Austrią:

1) taryfy specjalne PT-1 i PT-2, zawarte w Cz. II taryfy P. K. P., w zeszycie 4, obejmującym taryfy tranzytowe, z przekartowaniem na wewnętrzną taryfę niemiecką, stosowaną również w tranzycie przez protektorat czesko-morawski.

2) kombinowana taryfa polsko-czechosłowacka dunajowa z przeładunkiem w Bratislawie. Taryfa ta po aneksji Austrii nie ma większego znaczenia.

z Niemcami:

1) taryfy specjalne PT-1 i PT-2, zawarte w Cz. II taryfy P. K. P. w zeszycie 4, obejmującym taryfy tranzytowe.

Ponadto przy tranzycie przez koleje polskie przesyłek, wysyłanych z państw uprzywilejowanych w drodze wzajemności tj. z b. Czechosłowacji, Jugosławii, Węgier, Bułgarii, Włoch, Danii, Estonii, Finlandii, Holandii, Portugalii i Szwecji, stosuje się na drodze przewozu taryfy specjalne ustanowione na wywóz z Polski lub na przywóz do Polski. W tym wypadku stosuje się postanowienie zawarte w § 30, Cz. II/1 taryfy P. K. P.

Dotychczasowa praktyka z dziedziny akwirowania tranzytu przez porty w Gdyni i Gdańsku wykazała pewne braki i niedociągnięcia na niektórych odcinkach. I tak np. wysoki poziom stawek węgierskich taryf wewnętrznych, oraz brak dogodnych taryf tranzytowych przez Węgry, był niesprzyjającym czynnikiem zarówno w akwirowaniu tranzytu węgierskiego, jak i jugosłowiańskiego przez porty p. o. c. Toteż nowe opracowanie a właściwie reforma taryfy węgierskiej, w związku z ostatnimi zmianami granic węgierskich i znacznym powiększeniem sieci kolejowej, z pewnością uwzględni postulaty wspólnych interesów polsko-węgierskich. Na tej platformie rozpatrywana może być również sprawa opracowania do istniejącej już taryfy polsko-jugosłowiańskiej związkowej, specjalnego zeszytu dla komunikacji z portami p. o. c.

Poza tym daje się również odczuwać brak bezpośredniej taryfy polsko-bułgarskiej związkowej unieważnionej w r. 1937 i nie zastąpionej dotychczas nową taryfą. Aneks do taryfy polsko-rumuńskiej związkowej, uwzględniający komunikację z Bułgarią, nie rozwiązuje w zupełności tego problemu, gdyż zawiera stawki tylko do granicy rumuńsko-bułgarskiej, nie dając całokształtu kalkulacji do stacyj bułgarskich.

Stopniowe usunięcie tych braków przyczyni się do coraz mocniejszej pozycji portów w Gdyni i Gdańsku na szlaku tranzytowym Bałtyk — kraje Europy południowo-wschodniej.

KOLEJOWE KURSY WALUT ZAGRANICZNYCH.

Kursy walut zagranicznych, według których kolej przerachowuje kwoty wyrażone w obcych walutach, a uiszczone w walucie krajowej (kurs przeliczenia) są następujące:

Za 1 dolar złoty — 8,92 zł, za 1 dolar Stanów Zjedn. Am. Półn. — 5.33 zł, za 100 franków francuskich — 14,10 zł, za 100 franków belgijskich — 18,00 zł, za 100 franków szwajcarskich — 121,00 zł, za 100 franków złotych — 172,00 zł, za 100 guldenów gdańskich — 100,00 zł, za 100 koron czeskich — 18,35 zł, za 100 koron duńskich — 111,50 zł, za 100 koron norweskich — 125,50 zł, za 100 koron szwedzkich — 129,00 zł, za 100 lei rumuńskich — 3,95 zł, za 100 lirów włoskich — 28,15 zł, za 100 litów litewskich 89,50 zł, za 100 marek niemieckich — 214 zł, za 100 szylingów austriackich — 100.00 zł, za 100 dynarów jugosłowiańskich — 12,35 zł, za 100 pengö złotych — 157.00 zł, za 100 florenów holenderskich — 285,00 zł.

Kursy, po jakich kolej przyjmuje zapłatę w obcej walucie (kurs przyjmowania) obowiązują następująco:

Za 100 złotych — 11,22 dolarów złotych, 19 dolarów St. Zjedn. Am. Półn., 720.00 franków francuskich, 565,00 franków belgijskich, 84.00 franków szwajcarskich, 100.00 guldenów gdańskich, 555,00 koron czeskosłowackich, 2600.00 lei rumuńskich, 362.00 lirów włoskich, 112,50 litów litewskich, 47,75 marek niemieckich, 102,00 szylingów austriackich, 58,20 franków złotych, 835,00 dynarów jugosłowiańskich.

PRZEWOZY W WAGONACH — LODOWNIACH.

Przewoźne za przesyłki przewożone w wagonach-lodowniach P. K. P., oblicza się według obowiązujących taryf z podwyższeniem stawek o 3%. Taką samą zasadę stosuje się przy obliczaniu przewoźnego za przesyłki przewożone w prywatnych wagonach-lodowniach. Z dniem 1 IV 1939 r. 3% podwyżka przewoźnego za przesyłki przewożone w wagonach-lodowniach zostaje zniesiona.

PRZEWOZY WĘGLA KAMIENNEGO W OBROCIE WEWNĘTRZNYM.

Z ważnością od 11 IV do 11 VII 1939 r. zostały utworzone 2 taryfy wyjątkowe wk-14, wk-16 na przewóz w obrocie wewnętrznym węgla kamiennego i brykietów, oraz miału węglowego na podstawie specjalnych zaświadczeń wydawanych przez Polską Konwencję Węglową. Taryfy te uprawniają do zniżki w wysokości około 25% przewoźnego.

POŁĄCZENIE LOTNICZE GDYNIA-LYDDA-BATAVIA-SYDNEY.

Polskie Linie Lotnicze „Lot" nawiązały ostatnio współpracę z holenderskimi liniami lotniczymi „K.L.M.", przyjmując równocześnie reprezentację tych linij na Polskę. W związku z tym, jak i wznowieniem od dn. 1 maja br. komunikacji lotniczej na trasie Gdynia — Warszawa, bawił ostatnio w Gdyni inspektor holenderskich linij lotniczych p. G. J. Reijers z Hagi, aby zainteresować kwestią połączenia lotniczego Polski z Indiami Holenderskimi sfery gospodarcze Gdyni.

Współpraca z holenderskimi liniami lotniczymi ma dla Gdyni ogromne znaczenie, gdyż daje polskiemu miastu portowemu szybkie połączenie nie tylko z Dalekim Wschodem, ale również z Australią. Holenderska K. L. M. utrzymuje stałą komunikację lotniczą na linii Amsterdam — Lydda — Batavia, a stąd do stolicy Australii — Sydney. Ponieważ od dn. 1 maja Gdynia za pośrednictwem polskich linij lotni-

czych będzie miała pośrednie połączenie z Lyddą, dzięki współpracy „Lotu" z K. L. M., linia Gdynia — Lydda zostanie przedłużona aż do Australii.

Przestrzeń Gdynia — Lydda będzie można przebyć przesiadając się jedynie w Warszawie w ciągu dwóch dni. W Lyddzie trzeba się przesiąść w samolot holenderski, którym w ciągu czterech dni przybywa się do Batavii. Tutaj znowu natępuje przesiadka i już lot w prostej linii do Sydney. Całą trasę Gdynia — Sydney można przebyć w ciągu 8 dni.

Wymienione połączenie lotnicze posiada wielkie znaczenie nie tylko dla komunikacji pasażerskiej, ale i przesyłki poczty oraz prób towarowych.

KOMUNIKACJA KOLEJOWA Z WĘGIERSKĄ RUSIĄ PODKARPACKĄ.

W związku z uzgodnieniem granicy między Węgrami a Słowacją, obszar Rusi Podkarpackiej został już włączony do węgierskich wewnętrznych taryf kolejowych, przy czym teren opłat przewozowych został powiększony na 1000 km, co oczywiście łączy się ze sprawą zwiększenia się odległości węgierskiej sieci kolejowej. — Przy tej sposobności warto nadmienić, że przywrócono już komunikację kolejową między Słowacją wschodnią, a Rusią Podkarpacką. Również wprowadzono już przed kilku dniami bezpośrednią komunikację osobową przez Ruś Podkarpacką między Warszawą a Budapesztem.

HANDEL I PRZEMYSŁ RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE I HANDLU RYBNO-ŚLEDZIOWYM

Dopisująca pogoda sprzyjała wyjazdom naszych rybaków zarówno na połowy przybrzeżne, jak i dalsze. W połowie kwietnia br. przebywało na połowach w pobliżu duńskiej wyspy Bornholm na Bałtyku około 30 polskich kutrów z Gdyni, Helu i Władysławowa. Kutry te dowiozły w czasie od 14 do 16 kwietnia transporty ponad 4.000 cetnarów dorszy, z których część została zasolona (ca 600 ctr.), a część zamrożona w Morskich Zakładach Rybnych (ca 3.500 ctr.), gdzie także pewną ich ilość zużyto do fabrykacji filetów rybnych. W związku z zasalaniem, zamrażaniem i fabrykacją filetów, odpadki z dorszy są przerabiane w gdyńskiej Fabryce Mączki i Olejów Rybnych — na mączkę rybną. Zakład ten z powodu wielkiej ilości posiadanego surowca pracował ostatnio na 3 zmiany na dobę.

Zasalanie dorszy, po próbach przeprowadzonych z dobrym wynikiem przez Stację Morską, zastosowano po raz pierwszy na większą skalę. Ryby te są uprzednio pozbawiane wnętrzności oraz ości, a następnie pakowane w beczkach, do których dolewa się solankę. Zasalanie dorszy odbywa się zarówno w Gdyni, jak i Władysławowie — dla poszczególnych firm handlowych. W związku z tą akcją. sfery kupieckie branży rybnej zwracają coraz większą uwagę na port rybacki w Władysławowie, gdzie koszty robocizny są znacznie tańsze, przeto kalkulują się lepiej, aniżeli w innych polskich portach rybackich. Należy przypuszczać, że wymienione względy, jak i dogodne położenie nad otwartym Bałtykiem, predystynują Władysławowo do odegrania poważnej roli, jako ośrodka handlu i przemysłu rybnego na przyszłość.

W celu dostosowania się do ograniczonych możliwości zamrażania ryb w gdyńskiej Chłodni Rybnej, między kupcami rybnymi a rybakami doszło do porozumienia, w wyniku którego nastąpiło wprowadzenie reglamentacji odnośnie dowozu dorszy. Dzienny dowóz dorszy ma wynosić 400—500 cetnarów.

Dnia 25 kwietnia br. powrócił do Gdyni z kilkutygodniowej wyprawy dalekomorskiej u wybrzeży Islandii polski trawler rybacki „Eugeniusz", wyładowując ca 50 ton rozmaitych ryb morskich i śledzi.

Pod koniec kwietnia port gdyński opuściło kilka lugrów śledziowych tow. „Mewa", udając się do swej holenderskiej bazy pomocniczej Scheveningen, skąd po uzupełniających przygotowaniach zamierzają w maju rozpocząć połowy śledzi na morzu Północnym. Statki te zabrały większe ilości beczek pustych oraz zapasy soli.

Jak wynika z enuncjacyj prasowych, w Gdyni ma niebawem powstać nowe przedsiębiorstwo dla połowów dalekomorskich, które jakoby podjęło starania przy zakupie odpowiednich statków rybackich za granicą.

Sytuacja w handlu rybno-śledziowym przedstawia się nadal niepomyślnie, co przypisać jednak należy ogólnej sytuacji gospodarczej. Bardzo słabe obroty zanotowano w handlu świeżymi rybami.

Szereg gdyńskich przedsiębiorstw, importujących śledzie otrzymało w ostatnim czasie z zagranicy korzystne oferty na dostawę śledzi na składy konsygnacyjne. Firmy te jednak z powodu braku miejsc w magazynach i Chłodni Śledziowej, nie były w stanie przyjąć tych korzystnych dla obrotów portu

rybackiego w Gdyni propozycyj. Sprawa ta wiąże się z kwestią rozbudowy chłodni i magazynów śledziowych.

W związku z regulacją importu śledzi islandzkich do Polski, które dotychczas prawie w zupełności przechodzą przez Gdańsk, zainteresowane czynniki łącznie z importerami gdyńskimi prowadzą rozmowy z przedstawicielem Islandzkiej Komisji Śledziowej na Polskę i Gdańsk, w celu nawiązania bezpośrednich kontaktów handlowych z eksporterami islandzkimi.

DOWOZY RYB ŚWIEŻYCH I MROŻONYCH IMPORTOWANYCH PRZEZ GDYNIĘ W SEZONIE 1938/39.

W sezonie rybnym 1938/39, tj. w okresie od dnia 1 kwietnia 1938 r. do dnia 31 marca 1939 r. dowozy ryb świeżych i mrożonych do Gdyni, w porównaniu z odpowiednimi ilościami importowanymi w sezonie 1937/1938, przedstawiają się następująco (waga w tonach):

	1938/39	1937/38
Śledzie świeże w lodzie		
Norwegia	3.230	2.094
Anglia	2.030	2.224
Belgia	1.230	600
Szwecja	1.010	1.070
Holandia	740	600
Dania	40	—
Śledzie zamrożone		
Norwegia	2.240	2.100
Islandia	20	—
Belgia	40	—
Dorsze zamrożone		
Norwegia	25	13
Dorsze świeże		
Norwegia	42	12
Dania	25	22
Szproty świeże w lodzie		
Szwecja	4.160	4.300
Holandia	15	—
Belgia	15	—

Wzrost wykazuje import śledzi świeżych i mrożonych z Norwegii, również import szprotów wzrósł w porównaniu z poprzednim okresem.

FABRYKACJA PASZTETÓW Z WĄTROBY DORSZA W GDYNI.

W okresie przed Wielkanocą jedno z polskich przedsiębiorstw w porcie rybackim rozpoczęło produkcję pasztetów, wyrabianych z wątroby dorszy, pochodzących z polskich połowów.

Sposób przyrządzania tych pasztetów przedstawia się następująco. Zupełnie świeże wątroby oddają rybacy do wytwórni natychmiast po przybyciu kutrów do Gdyni. Wątroby z dorsza myje się i miele. Dodatek specjalnych korzeni powoduje, że wątroba zatraca zapach tranu. Pasztet z wątrób pakuje się następnie do puszek o wadze netto około 120 gramów. Zamknięte puszki steryfizuje się (gotuje się) w autoklawach, co powoduje, że pasztet posiada wszelkie właściwości trwałej konserwy. Pasztet z wątrób dorsza nadaje się doskonale jako zakąska, zwłaszcza dla osób, które nie znoszą tranu.

Cena pasztetu nie powina przekroczyć 65 groszy za puszkę 120 gramów pasztetu już w sprzedaży detalicznej.

Należy podkreślić, że tego rodzaju konserwy rozpoczęto wyrabiać w Polsce po raz pierwszy. Zostały one przez fachowców ocenione, jako doskonały produkt odżywczy.

PRZYGOTOWANIA DO POŁOWÓW ŚLEDZI NA MORZU PÓŁNOCNYM.

Polskie towarzystwa dla połowów dalekomorskich, posiadające swe siedziby w gdyńskim porcie rybackim, czynią obecnie przygotowania do wyjazdów na połowy śledzi. Polegają one na doprowadzeniu do porządku statków rybackich oraz sprzętu, służącego do połowów. Wiosenny sezon połowu śledzi na morzu Północnym rozpoczyna się w maju. Jest to t. zw. sezon szkocki. Kilka statków tow. „Mewa“ udało się już do swej bazy w Holandii.

Kronika zagraniczna

GÖTEBORG W ROZWOJU RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO SZWECJI

Jednym z najważniejszych ośrodków rybołówstwa morskiego Szwecji, zwłaszcza zachodnich jej wybrzeży jest Göteborg. Znaczenie jego wzrasta szczególnie od roku 1910, kiedy utworzony został odpowiednio wyposażony port rybacki, znajdujący się pod zarządem miejskim. Dalsze etapy rozwoju tego portu przynoszą lata 1914 i 1925, w których wybudowano nowoczesne hale rybne, stanowiące bezsprzecznie podstawę dla rozwoju handlu rybnego. Pierwsze aukcje rybne odbyły się w Göteborgu dnia 10 października 1910 roku. Aukcje te początkowo urządzano w rozmaitych miejscach i miały one charakter prywatny, od tego czasu jednak odbywają się pod kontrolą samorządu miejskiego i to w przystosowanych na ten cel halach. Transakcje na aukcjach rybnych w Göteborgu zapoczątkowały przedsiębiorstwa połowów, posiadających własne statki rybackie. Później uczestni-

czą w nich także kupcy-hurtownicy. Od okresu 1915/16 w aukcjach rybnych biorą udział prawie wszyscy rybacy, dowożący towar do portu rybackiego w Göteborgu. Przedmiotem transakcyj aukcyjnych są przy tym nie tylko świeże ryby, ale i śledzie, również solone. Według danych statystycznych zrzeszenia kupców-hurtowników ryb w Göteborgu „Fiskgrossisternas Förening" z ogólnych obrotów portu rybackiego, będących przedmiotem transakcyj aukcyjnych, na eksporterów i hurtowników przypada ca 75%, a na innych kupujących 25%. W aukcjach uczestniczą zarówno hurtownicy i eksporterzy ryb, jak i przemysłowcy rybni, zwykli handlarze, rozmaici pośrednicy oraz urzędowi kontrolerzy.

Na skutek zorganizowanej sprzedaży aukcyjnej ryb i śledzi, Göteborg stał się poważnym ośrodkiem handlu rybnego nie tylko dla pobliskiego wybrzeża, ale i jego bliższego oraz dalszego zaplecza. Z połowami ryb i śledzi, przybywają bowiem tam statki także z innych miejscowości, jak z Falkenberg, Varberg, Marstrand, Gravarne, Smögen i Strömstad, a poza tym z portów Norwegii i Danii. Wszystko to powoduje, że klientami portu rybackiego w Göteborgu stają się poważne ośrodki konsumcyjne Szwecji, że z głównych odbiorców (w okresie jesień—zima) wymienimy następujące dzielnice: Skane, Blekinge, Halland i Smaland.

Pewne większe ilości zwłaszcza śledzi szły także przez pewien okres czasu z Göteborga do północnej dzielnicy Szwecji — Norrland. Transporty te utracono jednak około roku 1925 na skutek stosowania przez koleje szwedzkie dogodnych taryf kolejowych na przewozy towarów rybnych dla Norwegii, skąd import do północnej Szwecji z uwagi na małą odległość, był dogodniejszy. Szwedzka polityka taryf kolejowych wprowadzenie tych udogodnień taryfowych dla przesyłek norweskich uzasadniała względami na nierównomierność połowów szwedzkich w okresie poprzednich lat. Nie pozostaje to oczywiście bez wpływu dla obrotów rybnych Göteborga.

Poważne znaczenie dla handlu rybnego w Szwecji w ogóle, a w tej mierze i dla Göteborga, posiada także wzrost konsumcji ryb świeżych, jaki daje się zauważyć od początku obecnego stulecia. Do popularyzacji ryb i artykułów rybnych w dość wyraźnej mierze przyczyniła się również wojna światowa, w czasie której z uwagi na utrudnienia dowozu szeregu towarów importowanych, uległy podwyżce ceny mięsa i tłuszczów. Spowodowało to właśnie pewien wzrost spożycia ryb oraz zwyżkę cen na nie. W związku z tym dało się nawet w pewnych okresach czasu odczuwać brak zwłaszcza śledzi świeżych. W okresie wojny światowej obroty rybami i śledziami, dowiezionymi do Göteborga oraz innych miejscowości okręgu Bohus znacznie wzrosły, także wzrosła niebywale ich wartość. Świadczy o tym, jak i w ogóle o rozwoju handlu rybno-śledziowego w południowej Szwecji: zestawienie wartości ryb białych i śledzi, zanotowane w Göteborgu i okręgu Bohus w następujących sezonach:

1910/11 —	8.773.000 kr.	1918/19 —	50.948.000 kr.
1912/13 —	8.733.000 kr.	1919/20 —	21.179.000 kr.
1914/15 —	9.753.000 kr.	1920/21 —	15.506.000 kr.
1915/16 —	22.651.000 kr.	1922/23 —	9.252.000 kr.
1916/17 —	30.019.000 kr.	1924/25 —	12.877.000 kr.
1917/18 —	28.161.000 kr.	1926/27 —	14.176.000 kr.

W dalszych sezonach do 1934/35 włącznie, wartość ryb i śledzi w wymienionych wyżej miejscowościach osiąga z niewielkimi różnicami sumę ca 14 milionów koron i utrzymuje się na tym samym poziomie. Poza pokrywaniem zapotrzebowania rynku wewnętrznego, pokaźne ilości ryb świeżych i śledzi eksportuje Szwecja za granicę. Do rzędu odbiorców jej należy też Polska, która od 2 lat zwłaszcza importuje ze Szwecji poważne ilości szprotów i śledzików. W sezonie 1938/39 import polski wynosił ca 70% ogólnego eksportu wymienionych gatunków ryb ze Szwecji za granicę.

Po wojnie światowej, kiedy nastąpił powrót do normalnych warunków i rozwoju życia gospodarczego, kraje, które do niedawna były odbiorcami towarów rybnych Szwecji, same zwiększyły połowy ryb i śledzi, zmniejszając ich import. Okoliczność ta zmusiła Szwecję do szukania nowych rynków zbytu z równoczesnym dostosowaniem się do ich wymagań, jak również dalszej penetracji własnego rynku. W związku z tym zanotować należy zaprowadzoną od kilku lat w Szwecji fabrykację filetów rybnych, które są sporządzane na sposób norweski i duński. Jeśli chodzi o aparat sprzedaży ryb, stoi on na zadowalającym poziomie. Tworzy go rozgałęziona sieć kupców zarówno w Göteborgu, jak i w zapleczu.

Przy tej sposobności warto zwrócić uwagę na rozmiary transakcyj towarami rybnymi na aukcjach w Göteborgu. Kształtowanie się tych transakcyj pod względem ilościowym oraz wartościowym uwypukla odnośna statystyka. Jak z niej wynika, podczas gdy w okresie przedwojennym, sprzedaż aukcyjna osiągnęła w najlepszym wypadku ponad 13,5 miliona kg o wartości ponad 2 miliony koron (1913), o tyle w czasie samej wojny osiągnęła rekordowe cyfry: 1918 — 44.723.667 kg o wartości 34.416.311 koron, a nawet w roku 1919 — 49.830.309 kg o wartości 18.379.031 koron. — W następnych latach ilość ta z pewnymi zmianami utrzymuje się na poziomie ca 30 milionów kg, a od roku 1928 do 1936 na poziomie ca 40 milionów kg, osiągając przeciętnie łączną wartość 9 do 10 milionów koron.

Cyfry te ilustrują wcale poważne obroty portu rybackiego w Göteborgu, jeśli wziąć pod uwagę rozmiary rocznych połowów Szwecji,

wynoszących około 100.000 ton wartości około 30 milionów koron.

Na aukcjach tych sprzedawane są głównie śledzie, makrele, dorsze, łupacze i t. d., w ostatnich latach także poważne ilości szprotów i śledzików.

Do przewozu towarów rybnych używane są wygodne i szybkie środki transportowe. — Również składowanie towarów rybnych zostało w Göteborgu dobrze rozwiązane, gdyż istnieje tam wielka chłodnia rybna i fabryka lodu pn. „Svenska Fryserierna", pod względem rozmiarów największe tego rodzaju zakłady w Skandynawii.

W związku z eksportem ryb i śledzi świeżych ze Szwecji do Polski, należy na tym miejscu zaznaczyć, że eksport ten kierowany jest głównie z Göteborga do Gdyni. W minionym sezonie rybnym transporty towarów rybnych przewożone były między obydwu wymienionymi portami statkami zarówno polskimi, jak szwedzkimi. Również między kupcami branży rybno-śledziowej w Gdyni i na polskim wybrzeżu, a kupcami w Göteborgu i okręgu Bohus istnieją ścisłe i rozwinięte już kontakty handlowe.

E. U.

RYBOŁÓWSTWO ESTOŃSKIE W 1938 R.

Połowy przybrzeżne Estonii zmniejszyły się ze 168.212 q w 1937 r. na 153.809 q w 1938 r. czyli o 8,6%. Prawie cała obniżka przypada na połowy śledzików (98.720 q w 1937 r. wobec 85.605 q w 1938 r. czyli spadek 13,3%). Połowy śródlądowe obniżyły się minimalnie, mianowicie z 29.948 q w 1937 r. do 29.035 q. Tak samo obniżyła się ilość złowionych fok z 1.537 sztuk do 1.191 sztuk.

Ogólna wartość ryb złowionych wynosiła w roku 1938 — 3.582.066 kr. wobec 3.866.719 kr., tj. 7,4% mniej, aniżeli w roku poprzednim, przy czym wartość połowów przybrzeżnych obniżyła się o 8,1%, zaś śródlądowych o 4.1%.

Handel rybami bardzo ożywiony, mimo to wykazuje saldo ujemne, wartość wywozu ryb i przetworów rybnych wynosiła 1.460.163 w roku 1938 wobec 1.205.443 kr. w 1937 roku, czyli o 21,1% więcej. Wartość przywozu natomiast powiększyła się z 1.313.410 kr. w 1937 roku do 1.449.693 kr. w 1938 r. czyli o 13,2%. Przede wszystkim zwiększył się import śledzi z 1.014.273 kr. do 1.337.567 kr., gdyż odpadł zupełnie połów ich na „rachunek własny". W roku sprawozdawczym złowiono ogólnie 182.844 q, importowano 81.901 q i eksportowano 16.023 q. Wynika z tego, iż w kraju skonsumowano 248.722 q wobec 275.209 q roku poprzedniego, czyli obniżka na głowę ludności wynosi z 24.4 kg do 22 kg.

NIEMIECKIE POŁOWY DALEKOMORSKIE I ICH ROZWÓJ

W granicach niemieckiego czteroletniego planu gospodarczego daje się zauważyć stały wzrost połowów dalekomorskich. W roku 1936 ogólny połów wynosił 12 milionów cwts., w roku 1937 — 13,4 milionów cwts., zaś w roku 1938 prowizoryczne obliczenia wykazują dalszy wzrost ilościowy o przeszło 12% w porównaniu z rokiem poprzednim. Jeżeli chodzi o wartość, w roku 1938 wzrosła ona jedynie o 5%, co z punktu widzenia konsumenta jest bardzo dodatnim objawem i może przyczynić się do dalszego wzrostu spożycia. Co się tyczy połowów, dokonywanych przez parowe trawlery, to w roku 1936 wynosiły one 8,4 mil. cwts., zaś w roku 1937 — 9,8 mil. cwts. Wartość tych połowów odpowiednio wynosiła 68,5 mil. marek oraz 66,5 mil. marek. Spodziewany jest dalszy spadek wartości tych połowów, w związku z postępującą w dalszym ciągu obniżką cen na gatunki ryb, poławiane tego typu statkami.

W związku z dążeniem Niemiec do ciągłego podniesienia wydajności połowów, przeprowadzana jest intensywna modernizacja floty rybackiej. W roku 1938 wycofano szereg starych statków i wybudowano 30 jednostek dużego typu o znacznie lepszym wyposażeniu.

Postępujący w szybkim tempie rozwój niemieckiej floty rybackiej natrafia jednak na pewne trudności, w pierwszym rzędzie z powodu braku odpowiednio wyszkolonej załogi. Angażowanie rybaków holenderskich częściowo jedynie rozwiązuje ten problem, toteż szkolenie nowych sił rybackich odbywa się w Niemczech w szybkim tempie.

W celu jak najlepszego przystosowania statków do osiągnięcia maksimum wydajności, wybudowano (H. Bischoff & Co — Bremen) szereg motorowych jednostek, zaopatrzonych zarówno w sieci dryftujące, jak i trawlowe, co umożliwia połów nie tylko ryb morskich „białych", ale i też śledzi. Poza tym na szeregu trawlerach zastosowano produkcję mączki rybnej oraz mrożonych filetów. Równocześnie prowadzona jest usilna propaganda spożycia ryb, która daje bardzo dobre wyniki. Spożycie ryb na głowę wynosiło bowiem w Niemczech w roku 1913 — 5 kg, w roku 1934 — 9 kg, zaś w roku 1937 — 12,4 kg. Dla porównania zaznaczyć należy, że spożycie ryb w Polsce wynosi niecałe 3 kg na głowę.

W związku z dokonanymi ostatnio zmianami terytorialnymi w Rzeszy Niemiec-

kiej, przewidziany jest dalszy wzrost konsumcji ryb. Co się tyczy zagadnienia cen, to polityka gospodarcza Rzeszy dąży do ich obniżenia z równoczesnym zafiksowaniem ich na pewnym poziomie, drogą wyznaczania na poszczególne gatunki ryb, określonych zysków dla hurtowników i detalistów. Do pewnego stopnia udało się już te rzeczy uregulować tak, że wyznaczono stałe ceny na szereg gatunków jak: dorsze, szczupak morski, łosoś i śledzie świeże. Ceny te zależnie od sezonu ulegają pewnym niedużym wahaniom, przewidzianym zresztą przez czynniki oficjalne. W związku z regulacją cen zastąpiono system aukcyjny (za wyjątkiem śledzi) na system dystrybucyjny.

Jeśli chodzi o technikę zbytu ryb, postawiona jest ona dobrze. Przedsiębiorstwo połowu rozsyła swój połów hurtownikom, którzy rozsprzedają go z kolei detalistom. Jak ten system zda swój egzamin życia, trudno w tej chwili przewidzieć, można natomiast stwierdzić, że dzięki dobrze zorganizowanej propagandzie, jak również doskonałej organizacji aparatu rozsprzedaży, ryby świeże dochodzą szybko i w dobrym stanie do najdalszych zakątków Rzeszy.

W. K.

ZWIĄZEK RYBAKÓW DUŃSKICH FUNDUJE RYBACKI STATEK SZKOLNY.

Według wiadomości nadeszłych z Kopenhagi, Związek Rybaków Duńskich w Jutlandii zamierza ufundować statek, przeznaczony na praktyczne szkolenie młodych rybaków. W tym celu Związek ma odpowiednio wyposażyć jeden z nowoczesnych kutrów i wysłać go na kilka tygodni na morze Północne w najbliższym sezonie. W ten sposób udostępni się młodzieży teoretyczną oraz praktyczną naukę nawigacji, przepisów morskich, posługiwania się radiem itd., a zwłaszcza zapoznanie się z techniką samych połowów.

Inicjatywa rybaków duńskich spotkała się w zagranicznych kołach rybackich z wielkim uznaniem, i jak można przypuszczać, znajdzie naśladowców w innych krajach, uprawiających na większą skalę rybołówstwo morskie. Byłoby niewątpliwie rzeczą pożyteczną, aby i w Polsce zainteresowano się tą kwestią, co jest zresztą uzasadnione stałym rozwojem naszego rybołówstwa dalekomorskiego.

Kronika

PRZYWÓZ ARTYKUŁÓW KOLONIALNYCH DO POLSKI W 1938 ROKU

Przywóz artykułów kolonialnych stanowi dość pokaźną pozycję w bilansie handlowym Polski, wynoszącą w roku 1938 — 23 miliony złotych.

Przywóz towarów kolonialnych w okresie ostatnich czterech lat przedstawia się następująco:

1935 — 15.924 ton za sumę 21.221 tys. zł
1936 — 16.279 „ „ „ 20.916 „ „
1937 — 16.064 „ „ „ 24.934 „ „
1938 — 18.372 „ „ „ 23.433 „ „

W roku 1938 przywóz towarów kolonialnych, jeżeli chodzi o ich wartość, zmalał w porównaniu do roku 1937 o 6 proc. wzrósł w porównaniu do roku 1936 o 12 proc. i do roku 1935 — o 10 proc.

Zestawienie ilościowe towarów kolonialnych, przywiezionych w ostatnich czterech latach, przedstawia się, jak poniżej:

Przywóz artykułów kolonialnych do Polski
(waga w tonach)

ARTYKUŁY	1935	1936	1937	1938
kawa surowa	5888	6258	5583	6060
kawa palona	0	0	0	3
korzenie cykorii palone	—	0	—	15
herbata	1711	1610	1862	1777
herva mate	3	2	5	6
kakao surowe suszone	6641	6853	6934	8461
kakao prażone lub palone	0	27	—	0
kakao w proszku bez cukru	114	107	118	144
anyż	9	7	10	15
wanilia	17	13	11	16
pieprz czarny i biały	993	889	843	1182
ziele angielskie	137	107	198	185
cynamon	147	167	234	202
goździki	27	25	32	48
imbir	17	5	30	31
pieprz turecki	76	57	60	40
badian	8	1	12	14
kwiat i gałka muszkatułowe	15	15	21	20
jagody laurowe	2	1	5	2
orzechy pomarańczowe	4	2	9	9
liście bobkowe	108	128	94	139
kardamon	1	1	2	1
szafran	0	0	0	0

Uwaga: Zero (0) oznacza, że zjawisko istnieje, jednakowoż w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogły być wyrażone uwidocznionymi w tablicach znakami cyfrowymi, np. jeśli handel zagraniczny wyrażony jest w tonach, to znak 0 oznacza, że handel w danym wypadku nie osiągnął 500 kg.

Źródło — publikacje Głównego Urzędu Statystycznego.

Istotną cyfrę w zakresie przywozu towarów kolonialnych z punktu widzenia bilansu handlowego — stanowi ich wartość. Zestawienie wartości przywiezionych w latach 1935—1938 towarów kolonialnych przedstawia tablica poniżej:

Przywóz artykułów kolonialnych do Polski
(wartość w 1000 zł)

ARTYKUŁY	1935	1936	1937	1938
Przywóz ogółem	**21221**	**20916**	**24934**	**23433**
kawa surowa	8126	7549	7358	6720
kawa palona	1	1	1	5
korzenie cykorii palone	—	0	—	18
herbata	6009	5864	7072	7074
herva mate	6	4	7	5
kakao surowe, suszone	4789	5675	8218	6998
kakao prażone lub palone	0	20	—	0
kakao w proszku bez cukru	170	161	159	204
anyż	10	7	12	20
wanilia	409	308	377	480
pieprz czarny i biały	1186	670	674	891
ziele angielskie	89	198	384	333
cynamon	127	208	288	272
goździki	42	47	86	112
imbir	22	10	59	45
pieprz turecki	111	84	68	80
badian	11	1	20	24
kwiat i gałka muszkatułowe	39	36	68	55
jagody laurowe	2	1	4	2
orzechy pomarańczowe	2	1	5	7
liście bobkowe	43	58	41	64
kardamon	8	3	24	10
szafran	5	6	6	11

Pobieżny rzut oka na tablicę pozwala stwierdzić, że nastąpił wzrost przywozu w roku 1938 w porównaniu do roku 1937 — tylko niektórych i to nie najważniejszych artykułów kolonialnych. W szczególności w relacji wartościowej nastąpił wzrost przywozu herbaty o 0,03 proc., kakao w proszku bez cukru o 28 proc., anyżu — o 67 proc., wanilii — o 27 proc., pieprzu czarnego i białego — o 32 proc., goździków — o 30 proc., pieprzu tureckiego — o 18 proc., badianu — o 20 proc., orzechów pomarańczowych — o 40 proc., liści bobkowych — o 56% i szafranu — o 83 proc.

Jednocześnie nastąpił spadek przywozu i to głównie najważniejszych artykułów: kawy surowej — o 9 proc., herva mate — o 29 proc., kakao surowego, suszonego — o 15 proc., ziela angielskiego — o 13 proc., cynamonu — o 6% imbiru — o 24 proc., kwiatu i gałki muszkatułowej — o 19 proc., jagód laurowych — o 50 proc. kardamonu — o 58 proc.

Najważniejszymi artykułami (przywóz których w roku 1938 osiągnął przynajmniej 100 tysięcy złotych) są: kawa surowa, herbata, kakao suszone, surowe, kakao w proszku, wanilia, pieprz czarny i biały, ziele angielskie, cynamon, goździki. Przejdźmy do analizy kierunkowej tych towarów.

Kawa surowa

Przywóz kawy pod względem wartościowym z roku na rok maleje. pod względem zaś ilościowym waha, jak to wskazuje tablica. — Głównym importerem kawy do Polski we wszystkich latach jest Brazylia, następnie Guatemala. Pozostałe kraje. skąd kawa jest przywożona, w różnych latach zajmują różne kolejne miejsca. Na uwagę zasługuje specjalne silne zwiększanie przywozu kawy z Indii Holenderskich w roku 1938 oraz z Tanganiki i Konga Belgijskiego w latach 1937 i 1938. Przywóz kawy z Kostariki po gwałtownym spadku w roku 1936, podnosi się z roku na rok, nie osiągnął jednak poziomu z roku 1935. Poważnie zmalał przywóz kawy z Kolumbii, Indii Brytyjskich, Salwadoru, Wenezueli i Nikaragui.

Dzieląc przywóz kawy według kontynentów, otrzymamy interesujące zestawienie dla roku 1935 i 1938:

	1935		1938	
KONTYNENTY	1000 zł	%	1000 zł	%
Ogółem	**8126**	**100**	**6720**	**100**
Azja	68	1	639	10
Ameryka Środkowa	3102	38	2356	35
Ameryka Południowa	4502	55	2918	43
Afryka	—	—	746	11

Z zestawienia wynika, że znacznie wzrósł przywóz kawy z Azji i Afryki, zmalał natomiast wywóz kawy z Ameryki Środkowej i Południowej.

Zestawienie przywozu kawy surowej z podaniem kierunków przedstawia poniżej zamieszczona tablica:

Przywóz kawy surowej

KRAJE	1935	1936	1937	1938
(waga w tonach)				
Przywóz ogółem	**5888**	**6258**	**5583**	**6060**
Brazylia	4005	4591	3476	3516
Guatemala	923	628	961	1078
Indie Holenderskie	26	61	97	326
Tanganika	—	4	309	300
Kostarika	311	124	159	210
Meksyk	137	65	122	161
Kongo Belgijskie	—	43	177	122
Kolumbia	—	136	320	108
Indie Brytyjskie	—	67	13	40
Salwador	113	14	46	51
Wenezuela	63	4	43	28
Nikaragua	67	15	54	26
Kenia i Uganda	—	20	21	19
kraje wysp Am. Środk.	—	15	6	14
Kuba	—	—	23	18
(wartość w 1000 zł)				
Przywóz ogółem	**8126**	**7549**	**7358**	**6720**
Brazylia	4405	4688	3811	2719
Guatemala	1767	996	1123	1578
Indie Holend.	68	140	198	559
Tanganika	—	6	611	530
Kostarika	745	261	327	399
Meksyk	300	111	192	231
Kongo Belgijskie	—	60	260	182
Kolumbia	—	223	470	150
Indie Brytyjskie	—	137	24	80
Salwador	192	20	71	67
Wenezuela	97	6	61	49
Nikaragua	98	24	80	36
Kenia i Uganda	—	41	41	34
kraje wysp Ameryki Środk.	—	28	13	26
Kuba	—	—	24	19

Interesującym jest fakt, że przywóz kawy wagowo wzrósł o 9 proc., wartościowo zmalał natomiast o 9 proc. Nastąpiła zatem zniżka ceny kawy, związana z jednej strony z przesunięciem się kierunków zakupu, oraz z drugiej strony z faktyczną zniżką ceny na różnych rynkach. — Porównujemy ze sobą lata 1937 i 1938.

Przeciętna cena 1 tony kawy surowej w roku 1938 wynosi 1108 złotych, wobec 1318 złotych w roku 1937. Różnica wynosi zatem 16 proc. Oczywiście cena towaru zależy przede wszystkim od rynku zakupu i gatunku towaru. Na ważniejszych rynkach zakupu ceny zmieniły się następująco: w Brazylii z 1096 zł za tonę w 1937 r. do 773 zł w roku 1938 — nastąpiła obniżka ceny, sięgająca 29 proc.; w Guatemali z 1626 zł w roku 1937 do 1464 zł w roku 1938 — obniżka o 10 proc., w Indiach Holenderskich z 2041 zł w roku 1937 do 1715 zł w roku 1938 — obniżka o 16 proc., w Tanganice z 1977 zł w roku 1937 do 1767 zł w roku 1938 — obniżka o 11 proc.; w Kostarice z 2057 zł w roku 1937 do 1900 zł w roku 1938 — obniżka o 9 proc.; w Meksyku z 1574 zł w roku 1937 do 1435 zł w roku 1938 — obniżka o 9 proc., w Kongo Belgijskim z 1469 zł w roku 1937 do 1492 — wzrost ceny o 2 proc., w Kolumbii z 1469 zł w roku 1937 do 1389 zł w roku 1938—obniżka o 5% i td.

Herbata

Przywóz herbaty pod względem wagowym zmalał, pod względem zaś wartości utrzymał się na poziomie 1937 roku. Głównymi dostawcami herbaty do Polski są: Cejlon — zawsze na pierwszym miejscu, Indie Holenderskie — zawsze na drugim i Indie Brytyjskie — zawsze na trzecim miejscu.

Przywóz herbaty według kierunków przedstawia się następująco:

Przywóz herbaty

KRAJE	1935	1936	1937	1938
(waga w tonach)				
Przywóz ogółem	**1711**	**1610**	**1862**	**1777**
Cejlon	678	679	856	1008
Indie Holend.	598	504	511	470

Indie Brytyjskie	349	339	351	250
Chiny	24	21	31	13
Japonia	—	37	88	25
Anglia	49	20	4	8
Malaje Bryt.	—	—	3	3
Kenia i Uganda	—	6	7	—
Mozambik	—	—	10	—
(wartość w 1000 zł)				
Przywóz ogółem	**6009**	**5864**	**7072**	**7074**
Cejlon	2394	2678	3615	4292
Indie Holend.	1750	1557	1620	1456
Indie Bryt.	1488	1315	1340	1081
Chiny	135	107	159	120
Japonia	—	98	246	64
Anglia	192	75	17	49
Malaje Bryt.	—	—	11	11
Kenia i Uganda	—	19	24	—
Mozambik	—	—	34	—

Z zestawienia tego wynika, że cena herbaty wzrosła ogółem biorąc z 3898 zł za tonę w roku 1937 do 3981 zł w roku 1938 — czyli o 2 proc. Cena tony herbaty z Cejlonu wzrosła z 4223 zł w roku 1937 do 4258 zł w roku 1938 — czyli o 1 proc., z Indii Holenderskich z 3170 zł w roku 1937, zmalała do 3997 zł w roku 1938, czyli o 2 proc., z Indii Brytyjskich z 3817 zł w roku 1937 do 4324 zł w roku 1938 — czyli o 13 proc.

Kakao surowe, suszone

Przywóz kakao do Polski wzrasta pod względem ilościowym i wartościowym. Głównym dostawcą kakao do Polski (66 proc. wartości i 72 proc. ilości) jest Złote Wybrzeże. — Poza tym na drugim miejscu idzie Wybrzeże Kości Słoniowej. — Państwa Ameryki Południowej i Centralnej zajmują podrzędne stanowiska.

Zestawienie przywozu kakao przedstawia się następująco:

Przywóz kakao surowego, suszonego

KRAJE	1935	1936	1937	1938
(waga w tonach)				
Przywóz ogółem	**6641**	**6853**	**6934**	**8461**
Złote Wybrzeże	5177	4807	4854	6090
Wybrzeże Kości Słoniowej	—	178	936	690
Ekwador	191	192	255	337
Wenezuela	215	217	230	197
Brazylia	401	777	288	301
Kraje wysp Am. Środk.	57	72	81	205
Nigeria	—	106	53	263
Kongo Belg.	—	134	38	119
Afryka Płd. Zach.	94	—	—	67
Sao Thome i Principe	82	191	79	72
Indie Holend.	45	40	16	34
Cejlon	—	6	16	21
Kostarika	—	—	17	20
Kamerun Franc.	—	19	32	18
Indie Bryt.	147	8	4	8
(wartość w 1000 zł)				
Przywóz ogółem	**4789**	**5675**	**8218**	**6998**
Złote Wybrzeże	3376	3725	5354	4625
Wybrzeże Kości Słoniowej	—	177	1132	570
Ekwador	231	218	411	434
Wenezuela	316	380	480	325
Brazylia	297	552	326	250
Kraje wysp. Am. Środk.	68	86	146	222
Nigeria	—	67	59	185
Kongo Belg.	—	131	38	96
Afryka Płd. Zach.	59	—	—	72
Sao Thome i Principe	76	163	89	66
Indie Holend.	42	53	32	56
Cejlon	—	9	31	32
Kostarika	—	—	21	21
Kamerun Franc.	—	20	40	14
Indie Bryt.	132	8	8	7

Wagowo biorąc, przywóz kakao wzrósł o 22 proc. w porównaniu do roku 1937, wartościowo zmalał o 15 proc. Nastąpiła zatem poważna zniżka ceny kakao. Istotnie cena przeciętna 1 tony kakao w roku 1937 wynosiła 1185 złotych, w roku 1938 spadła do 720 złotych, czyli o 39%. Równie jednak ta sprawa przedstawia się na poszczególnych rynkach. Cena kakao ze Złotego Wybrzeża w roku 1937 wynosiła 1103 zł za tonę, spadła do 759 zł w roku 1938, czyli o 31 proc., z Wybrzeża Kości Słoniowej — w roku 1937 wynosiła 1209 zł, w roku 1938 spadła do 826 zł, czyli o 32 proc., z Ekwadoru w roku 1937 wynosiła 1612 zł, spadła w roku 1938 do 1288 zł, czyli o 20 proc., z Wenezueli w roku 1937 wynosiła 2087 zł, spadła w roku 1938 do 1650 zł, czyli o 21 proc., z Brazylii — w roku 1937 wynosiła 1132 zł, spadła w roku 1938 do 830 zł, czyli o 27 proc. i t. d.

Kakao w proszku bez cukru

Kakao w proszku bez cukru pochodzi prawie całkowicie z Holandii. Cena kakao w proszku spadła o 48 proc., wynosiła mianowicie w roku 1937 — 1347 złotych za tonę, wobec 706 w roku 1938.

Pieprz czarny i biały

Przywóz pieprzu czarnego i białego w roku 1938 jest większy, aniżeli w latach poprzednich pod względem wagowym i wartościowym. Jedynie w roku 1935 wartość przywiezionego pieprzu była większa, aniżeli w latach następnych.

Naczelnym dostawcą pieprzu do Polski są Indie Holenderskie, na znacznie dalszym planie znajdują się Malaje Brytyjskie i Indie Brytyjskie.

Zestawienie przywozu pieprzu według kierunków przedstawia się następująco:

Przywóz pieprzu czarnego i białego.

KRAJE	1935	1936	1937	1938
(waga w tonach)				
Przywóz ogółem	**993**	**889**	**843**	**1182**
Indie Holend.	885	809	820	971
Malaje Bryt.	—	55	—	163
Indie Bryt.	89	13	16	46
Holandia	—	13	—	—

(wartość w 1000 zł)				
Przywóz ogółem	**1186**	**670**	**674**	**891**
Indie Holend.	1035	600	652	713
Malaje Bryt.	—	48	—	132
Indie Bryt.	127	11	16	45
Holandia	—	11	—	—

Cena pieprzu w roku 1938 w porównaniu do roku 1937 spadła o 6 proc., a mianowicie z 800 złotych do 754 złotych za tonę. Jeżeli chodzi o poszczególne rynki zakupu, to pieprz z Indii Holenderskich w roku 1937 kształtował się po cenie 795 zł za tonę, w roku 1938 cena obniżyła się do 734 zł, czyli o 8 proc., z Indii Brytyjskich w roku 1937 1000 zł za tonę, a w roku 1938 obniżyła się do 978 zł, czyli o 2 proc. Cena pieprzu z Malai Brytyjskich w roku 1938 wynosiła 810 zł za tonę.

Ziele angielskie

Przywóz ziela angielskiego zmalał zarówno w relacji ilościowej, jak i wartościowej, jak to uwidacznia poniżej zamieszczona tablica:

Przywóz ziela angielskiego.

KRAJE	1935	1936	1937	1938
(waga w tonach)				
Przywóz ogółem	**137**	**107**	**198**	**185**
Kraje wysp. Am. Środk.	118	93	191	171
Indie Bryt.	16	8	5	11
(wartość w 1000 zł)				
Przywóz ogółem	**89**	**198**	**384**	**333**
Kraje wysp. Am. Środk.	75	174	370	306
Indie Bryt.	11	15	10	21

Głównym dostawcą są kraje wyspowe Ameryki Środkowej, w znacznie mniejszym stopniu Indie Brytyjskie. Ogółem biorąc cena ziela angielskiego kształtowała się w roku 1937 po 1939 zł za tonę, w roku 1938 obniżyła się do 1800 zł za tonę, czyli o 7 proc. Jeżeli chodzi o ceny z wysp Ameryki Środkowej nieco niższe od przeciętnej i wynoszą w roku 1937 — 1937 złotych za tonę, obniżając się o 8 proc. do 1789 złotych za tonę. Cena ziela angielskiego z Indii Brytyjskich w roku 1937 wynosiła 2000 zł za tonę, obniżyła się do 1909 zł za tonę w roku 1938, co stanowi 5 proc.

Wanilia

Przywóz wanilii w roku 1938 osiągnął najwyższy poziom, jeżeli chodzi o wartość przywozu w ostatnim czteroleciu, jest jednak mniejszy niż w roku 1935, jeżeli chodzi o wagę przywiezionego towaru.

Przywóz wanilii przedstawia poniżej załączona tablica:

Przywóz wanilii

KRAJE	1935	1936	1937	1938
(waga w tonach)				
Przywóz ogółem	**17,2**	**13,1**	**10,6**	**15,9**
Francja	15,3	10,6	10,1	12,5
Niemcy	—	—	—	0,5
Kenia i Uganda	—	—	—	0,2
Seszele	—	—	—	0,7
Kraje Oceanii	0,9	1,8	0,3	1,8
Madagaskar	—	0,6	—	—
(wartość w 1000 zł)				
Przywóz ogółem	**409**	**308**	**377**	**480**
Francja	365	249	360	378
Niemcy	—	—	—	14
Kenia i Uganda	—	—	—	6
Seszele	—	—	—	26
Kraje Oceanii	21	43	10	48
Madagaskar	—	15	—	—

Prawie 80 proc. wanilii przywozimy z Francji, która importuje surowiec ze swoich kolonij następnie odpowiednio opracowuje i sprzedaje za granicę. W ostatnim roku widzimy przywóz acz nieznacznych wprawdzie, partyj wanilii z innych krajów.

Cena wanilii spadła. Tona wanilii w roku 1937 kosztowała 35.567 złotych, a w roku 1938 — 30.189 złotych — czyli o 15 proc. mniej.

Cynamon

Po osiągnięciu najwyższego poziomu w roku 1937, przywóz cynamonu w roku 1938 obniżył się, stosunkowo nieznacznie.

Głównym dostawcą tego artykułu na rynek polski są Indie Holenderskie, mniej przywożą Chiny i Cejlon.

Przywóz cynamonu według krajów przedstawia się następująco:

Przywóz cynamonu.

KRAJE	1935	1936	1937	1938
(waga w tonach)				
Przywóz ogółem	**147**	**167**	**234**	**202**
Indie Holend.	60	98	107	100
Chiny	77	53	111	83
Cejlon	7	14	14	13
Kraje wysp Am. Środk.	—	—	—	5
(wartość w 1000 zł)				
Przywóz ogółem	**127**	**208**	**288**	**272**
Indie Holend.	76	141	180	172
Chiny	36	33	71	56
Cejlon	11	32	32	35
Kraje wysp Am. Środk.	—	—	—	9

Cena 1 tony cynamonu, jeżeli chodzi o całość przywozu w roku 1937 kształtowała się po 1231 zł, a w roku 1938 — po 1347 złotych. — Nastąpił zatem wzrost ceny, wynoszący 9 proc. Ceny cynamonu z różnych krajów bardzo odbiegają od siebie . Cynamon z Indii Holenderskich w roku 1937 kosztował 1682 zł w roku 1938 1720 zł — nastąpiła zwyżka ceny o 2 proc. z Chin — w roku 1937 1 tona kosztowała 640 zł, w roku 1938 — 675 zł — zwyżka wynosi 5 proc., z Cejlonu — w roku 1937 1 tona kosztowała 2285 zł, a w 1938 roku — 2692 zł — zwyżka wynosi 18 proc.

Goździki

Ostatni wreszcie ważniejszy artykuł kolonialny — goździki. przywóz którego wzrasta z roku na rok

Głównym dostawcą goździków są Indie Holenderskie, następnie Zanzibar.

Przywóz goździków przedstawia się następująco:

Przywóz goździków.

KRAJE	1935	1936	1937	1938
(waga w tonach)				
Przywóz ogółem	27	25	32	48
Indie Holend.	2	5	17	31
Zanzibar	22	19	15	16
(wartość w 1000 zł)				
Przywóz ogółem	42	47	86	112
Indie Holend.	3	10	48	74
Zanzibar	35	36	37	35

Cena goździków ogółem biorąc uległa zniżce o 13 proc., a mianowicie 1 tona tego artykułu w roku 1937 wynosiła 2687 złotych, a w roku 1938 — 2333 złotych. Poziom ceny goździków z Indii Holenderskich obniżył się o 16 proc., a mianowicie z 2834 zł za tonę w roku 1937, do 2387 zł w roku 1938; z Zanzibaru obniżył się o 11 proc., a mianowicie z 2467 zł za tonę w roku 1937 do 2188 zł w roku 1938.

Pozostałe artykuły

Wartość i ilość innych artykułów kolonialnych jest znacznie mniejsza. Odnośne cyfry ilustrujące przywóz znajdują się w dwu pierwszych tablicach na początku niniejszego opracowania.

Inne artykuły kolonialne pochodzą z innych krajów:

Kawa palona — z Guatemali i Brazylii,
Korzenie cykorii palone — z Niemiec,
Herva mate — z Brazylii,
Anyż — z Bułgarii,
Imbir — z Japonii,
Pieprz turecki — z Jugosławii i Węgier,
Badian — z Chin,
Kwiat i gałka muszkatułowe — z Indii Holenderskich,
Jagody laurowe — z Chin i Włoch,
Orzechy pomarańczowe — z Włoch,
Liście bobkowe — z Włoch, Grecji, Jugosławii,
Kardamon — z Indii Brytyjskich,
Szafran — z Francji.

B. P.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

W najbliższym czasie oczekiwany jest podział kontyngentów, uzyskanych z transakcji wiązanej Kampanii Handlu Zamorskiego na kawę i herbatę z krajów Centralnej Ameryki i kolonij. Uruchomienie w transakcji wiązanej wspomnianych wyżej kontyngentów zaspokoi najpilniejsze potrzeby rynku wewnętrznego i zmieni zasadniczo długotrwały anormalny stan tej gałęzi handlu importowego.

Kawa.

Podane niżej ceny kaw, notowane w ostatnich dniach są wysokie, a ze względu na prawie zupełny brak tego artykułu na rynku, mają w chwili obecnej raczej orientacyjne znaczenie.

1 kg kawy oclonej loco magazyn importera notowano: Rio VII — 3.50 zł Victoria V — 3.55 zł, Santos 4,10 — 4,40 zł, Maragogype — 5,60 zł, Tanganyika — 5,30—5.40 zł. Capitania — 3.60—3,65 zł.

Herbata.

Jeśli chodzi o herbaty gorszych gatunków, to brak zupełnie na rynku krajowym Sumatry, wyższe zaś gatunki osiągnęły poważną zwyżkę cen. Np. Cejlon pospolity notowano 14,50—15,00 zł za 1 kg oclony loco magazyn importera. Cejlon średni 15,50—16.50 zł. Cejlon specjalny od 17,50 wzwyż. Darjeeling — 15,75—17,00 zł.

Korzenie.

W korzeniach notowano zwyżkę cynamonu, a to wskutek braku tego artykułu, jaki dał się ostatnio odczuwać na rynku. Ceny innych korzeni nie wykazują poważniejszych wahań. 1 kg pieprzu czarnego loco magazyn importera, oclonego, notowano 3,35—3,40 zł. Piment ca 6.40 zł, cynamon Lignea 5,80 zł, Cassia Vera 6,40 zł.

Owoce suszone.

Artykułem, cieszącym się dużym zainteresowaniem na rynku są w chwili obecnej sułtanki tureckie w gatunku najjaśniejszych. Cena tego artykułu kształtuje się od 1,85—2,00 zł zależnie od typu.

W dalszym ciągu brak na rynku zupełnie śliwek kalifornijskich suszonych. Wskutek ich braku większym zainteresowaniem cieszą się śliwki bośniackie, zwłaszcza 80-tki sprzedawane w skrzynkach po 1,60 zł. 90-tki w cenie 1.40 zł 100-tki — 1,25 zł za 1 kg.

Ceny daktyli francuskich zwyżkowały ostatnio do 17,50 zł za 1 skrzynkę.

Migdały włoskie, gorzkie sprzedawano po 6.70 zł, olbrzymie przebierane — 7,20 zł, jądra orzechów laskowych, włoskich — 6,40—6.50 zł, tureckich 6,75, fistaszki 2,15—2.20 zł, rodzynki elemskie ca 1,50 zł, koryntki greckie 1.15 — 1,20 zł.

Ceny pestek morelowych słodkich, zwyżkowały bardzo znacznie wskutek braku towaru na rynku i kształtują się obecnie ca 7 zł 1 kg.

TRANSPORTY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 17 kwietnia przybył do Gdyni z Rotterdamu s/s „Wilno“ z transportem 41 skrzyń herbaty o wadze 2.313 kg.

s/s „Bardaland“, który przybył do Gdyni dnia 18 kwietnia, przywiózł z Haify 7.881 skrz. pomarańcz i grapefruitów wagi 315.240 kg oraz tranzytem dla Kłajpedy 1.656 skrzyń pomarańcz i grapefruitów — 65.240 kg i 1.571 skrz. — 62.840 kg dla Libawy.

Dnia 22 kwietnia nadeszło na s/s „Nordland“ z Rotterdamu 41.000 kg bananów.

Dnia 24 kwietnia przybył do Gdyni s/s „Birkaland“ i wyładował 31.135 skrzyń pomarańcz i grapefruitów—1.245,400 kg, nadeszłych z Tel-Aviv, oraz 25 worków orzechów — 2.000 kg z Istambulu.

s/s „Chorzów“ przywiózł z Rotterdamu w dniu 26 kwietnia 12 skrzyń herbaty o wadze 800 kg.

s/s „Nordstern“ wyładował dnia 29 kwietnia banany nadeszłe z Rotterdamu w ilości 42.000 kg.

Następny transport bananów spodziewany jest w Gdyni dnia 5 względnie 6 maja na s/s „Wiborg“ — ładunek ca 43 tony.

Dnia 29 kwietnia s/s „Boreland“ wyładował w Gdyni 95 worków — 7.600 kg orzechów z Istambulu, 466 worków koryntek — 11.650 kg z Pireusu, 25.786 skrzyń — 1.031.440 kg pomarańcz i grapefruitów z Tel-Aviv, oraz dla Gdańska 19 worków — 1.520 kg orzechów.

s/s „Gotia“ nadszedł do Gdyni w dniu 30 kwietnia z transportem 10.569 klatek pomarańcz włoskich z Katanii oraz 5.700 skrzyń cytryn włoskich z Palermo.

Dnia 1 maja spodziewany jest w Gdyni s/s „Gunborg“ z ładunkiem 3.346 skrzynek sułtanek o wadze 66.806 kg i 1.364 skrzynek (15.068 kg) dla Gdańska.

W dniu 8 wzgl. 9 maja ma nadejść do Gdyni s/s „Grete“ z transportem ca 300 ton pomarańcz włoskich i około 6—7 tys. skrzyń cytryn.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 21 kwietnia aukcję, na której wystawiły:

2744 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 2.744 kl. w cenie 1,35 — 1,52 zł 1 kg
1050 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 1.050 skrzyń w cenie 1,00 — 1,17 zł 1 kg
600 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 600 sk w cenie 24.50 — 30,— zł 1 skrz.
280 skrzyń grapefruitów palestyńskich — sprzedano: 280 skrz. w cenie 1,05 — 1,06 zł 1 kg
860 worków koryntek greckich — sprzedano: 860 w. w cenie 1,11 — 1,13 zł 1 kg
220 skrzyń fig tureckich i 300 skrzynek sułtanek tureckich — wycofano

Na aukcji w dniu 25 kwietnia wystawiono:

193 skrzyń grapefruitów palestyńskich — sprzedano: 100 skrz. w cenie 1,05 zł 1 kg
1047 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 400 skrz. w cenie 20 do 29 zł 1 skrz.
500 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano 500 skrz. w cenie 1,— do 1,03 zł 1 kg
1340 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 1020 skrz. w cenie 30,— do 34,75 zł 1 skrz.
6 worków jąder orzechów włoskich — sprzedano: 6 w. w cenie 6,— zł 1 kg
4 worki migdałów włoskich — sprzedano: 2 worki w cenie 6,80 zł 1 kg
40 skrzynek sułtanek greckich — sprzedano: 20 skrz. w cenie 1,75 zł 1 kg
300 skrzynek fig tureckich — sprzedano: 220 skrz. w cenie 0,98—1,— zł 1 kg
33 worki orzechów tureckich — sprzedano: 11 w. w cenie 6,28 zł 1 kg
420 klatek pomarańcz włoskich częściowo mankowe przebrane — sprzedano: 420 kl. w cenie 0,90 — 1,45 zł 1 kg
301 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 301 skrz. w cenie 0,90 — 1,05 zł 1 kg

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 18 kwietnia aukcję, na której wystawiły:

2121 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 2121 skrz. w cenie 0,95—1,10 zł 1 kg
1431 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 1431 skrz. w cenie 30,50—35,00 zł skrz.
4272 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 4272 kl. w cenie 1,44—1,56 zł 1 kg
275 skrzyń grapefruitów palest. (częściowo mankowe) — sprzedano: 184 skrz. w cenie 21—37,50 zł skrz.
16 beczek jabłek kanadyjskich — sprzedano: 16 b. w cenie 1,07—1,08 zł 1 kg.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W magazynach portowych portu gdyńskiego zanotowano w ostatnim okresie czasu następujące ilości owoców południowych:

	20 IV 39	30 IV 39
pomarańcze palest.	90.581 skrz.	94.906 skrz.
pomarańcze włoskie	16.884 kl.	23.456 kl.
cytryny	32.348 skrz.	38.897 skrz.
grapefruity	7.142 skrz.	10.539 skrz.

Jak z powyższego zestawienia wynika, zapasy wszystkich rodzajów owoców południowych wzrosły znacznie pod koniec kwietnia br.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

Obecna sytuacja polityczna odbija się bardzo ujemnie i w handlu owoców. Wskutek powstrzymania się kupców od dokonywania transakcyj powstały w magazynach port. poważne zapasy towaru, których pozbycie się w obecnej chwili jest bardzo trudne. Duże zapasy a minimalne zainteresowanie — wpływają na zniżkę cen. Pomarańcze palestyńskie starych zbiorów ulegające już w tym okresie szybkiemu zepsuciu, notowane są przy bardzo słabym zainteresowaniu 0,90 zł za 1 kg. Pomarańcze

palestyńskie Valencia mimo dużego zainteresowania, jakie znajdują wśród kupców, nie cieszą się większym popytem ze względów wyżej już wskazanych.

Kończące się zapasy pomarańcz włoskich sprzedawane są małymi partiami w cenie około 1,30 zł.

Prawie żadnych transakcyj nie dokonuje się w cytrynach włoskich. Cena kształtuje się 360-tki — 23,— zł. 490 — ca 31,— zł. Za parę przeciętna cena zł 31,—. Zapasy cytryn są dość znaczne.

Stosunkowo dobrym zainteresowaniem cieszą się jabłka kanadyjskie, które nadeszły w bardzo dobrym stanie, gatunek ich jest doskonały. Za skrzynkę 19 kg netto płacono ca 33—37 zł.

Kronika zagraniczna

WŁOCHY DĄŻĄ DO ZWIĘKSZENIA WYWOZU OWOCÓW DO SKANDYNAWII.

Włochy jak wiadomo, przystąpiły ostatnio do rozbudowy swej floty w celu wzmożenia stosunków handlowych z Europą Północną i Basenem Bałtyckim. W tym celu towarzystwo żeglugowe „Tirrenia Line" z Neapolu zamówiło 11 motorowców o przeciętnej pojemności 4.200 nrt., z których pierwsze rozpoczną pracę w ciągu roku 1940, a reszta w roku 1941.

Chodzi tu przede wszystkim o zwiększenie przewozów owoców południowych, których coraz więcej konsumują kraje skandynawskie. Przewozy te były dotychczas w ręku obcych armatorów, przeważnie skandynawskich, holenderskich, belgijskich i niemieckich, ostatnio i polskich, którzy zdaniem armatorów włoskich pobrali tyt. frachtów za przewóz owoców sycylijskich 3.300.000 lirów zł., 9.284 L... 42.948 fl. hol. i 317.377 RM. Przewozy statkami włoskimi owoców sycylijskich objęły tylko 4.188 t. na 79.000 t. eksportowanych do Europy Północnej, co przypisać należy także zbyt małej szybkości statków włoskich, które wyprzedzane były przez statki niemieckie w obsłudze połączeń z Hamburgiem, wskutek zawijania Włochów po drodze do Londynu. Nieco korzystniej przedstawia się dla bandery włoskiej przewóz owoców z półwyspu Sorrento, skąd przewieziono 25.000 skrzynek owoców, podczas gdy obcy przewieźli do Londynu i Liverpool-u 35.346 skrzynek.

TRIEST — PORTEM PRZEŁADUNKOWYM DLA OWOCÓW ARGENTYŃSKICH.

Argentyńscy eksporterzy owoców zainteresowali się ostatnio Triestem, jako bramą wypadową do Węgier i Szwajcarii. Na podstawie niedawnego układu węgiersko-argentyńskiego sprowadzono statkami „Neptunia" i „Oceania" większą ilość argentyńskich jabłek, winogron, gruszek dla Budapesztu, a częściowo i dla Szwajcarii. W związku z tymi przesyłkami udzielono specjalnych ulg przy magazynowaniu i przeróbce tych owoców oraz innych łatwopsujących się towarów.

EKSPORT DAKTYLI Z IRAKU.

Liverpoolski „Journal of Commerce" donosi, że rząd Iraku oddał firmie Andrew Weir & Co. monopol sprzedaży i transportu daktyli w skrzyniach, na okres 5 lat.

W światowym handlu daktylami Irak bierze udział w 80%. Na jesieni bież. roku firma „Weir" będzie miała do przewiezienia 38.000 ton daktyli.

Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze.